an>

Title: Further discussion on the Demands for Grants No. 80 under the control of the Ministrer of Railways.

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDAI): Madam Speaker, I thank you.

I rise here to support the Demands for Grants of the Ministry of Railways for 2017-18. This is a historic year that the Railway Budget has been merged with the General Budget and the presentation of the Vision Document of the Railways will provide pace and race in the country. This will lead to economic development of the country also.

I am from the State of Assam. So, I will constrain my views to Assam only. Assam is divided into two banks of the Brahamputra, that is, north bank and south bank. North Bank is under development in the context of railway communication and route communication.

My constituency falls in Darrang District and it is not yet connected with the railways and is not there on the railway map of the country. I had raised this issue many times during 15th Lok Sabha and requested the Government to connect Darrang District. Now also, I would request hon. Minister of Railways, Shri Suresh Prabhu, to connect Darrang District with the railways and put it on the railway map. Though the survey has already been given, I think, this Government will take note of the fact that Darrang District is the most under-developed and under-privileged district where much of the crop is being grown for the State, but it cannot be taken to the main market in Guwahati. So, connectivity of Darrang District with the railways is the most essential part of my State.

There is a demand to connect Darrang District from Changsari to Sipajhar to Kharupetia to Borsala to Tezpur immediately.

12.29 hours (Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

Rangia and Tezpur are very old stations. So, they should be declared as heritage stations. Electrification work should start immediately in Assam State. More rails should be introduced between Lumbding and Agartala.

Udalguri and Biswanath Chariali are the Headquarters of Districts. So, there should be Express Trains running from Arunachal Pradesh to Delhi. I demand stoppage of all South-bound and Delhi-bound trains at District Headquarters of Nalbari.

As regards Naharlagun to Kolkata, Arunachal is now connected by rail. So, there should be a train from Naharlagun to Kolkata, which can be stopped at Udalguri and other District Headquarters up to Rangia. I would also like to request the hon. Minister to introduce a train from Rangia to Dekargaon connecting all stations with stoppage of all passenger trains so that people get connectivity to reach Tezpur.

Further, I would like to request our hon. Minister to see to it that the connectivity of the Darrang District happens this time in reality so that people of Darrang can also get the fruit of the Railway Ministry. Thank you.

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Thank you, Mr. Deputy-Speaker, Sir. I rise to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Railways for the financial year 2017-2018.

Sir, at Para 18 of the Union Budget 2017-2018 in the speech of the hon. Finance Minister, he has mentioned about three major reforms. The first was advancement of Budget presentation to 1st February and the third was to do away with the Plan and non-Plan classification of expenditure, but the second one, which is more connected with the Railways, is the merger of Railway Budget with the General Budget that was described as a historic step. The Government of India took the credit of discontinuation of the colonial practice prevalent since 1924 stating that this is the step taken by the Government.

I may also refer to the letter dated 7th February, 2017 of the hon. Union Railway Minister, Shri Suresh Prabhu, addressed to all of us. The letter was much thought-provoking in the sense that the hon. Minister tried very hard to defend his position then and now, I repeat, his position then and now.

I would just quote what the hon. Minister has stated in the letter. I quote : "I, as the Minister for Railways, had announced a slew of initiatives in the last two years. Action has been initiated on all announcements and many of them have already been completed. All efforts are now aimed at consolidating and creating a critical mass for holistic experience. However, it may be appreciated that some changes may be visible in the short-term, for other initiatives to fructify a longer gestation period would be required.". At this point of time, I do feel rather very bad for the hon. Minister when he shed his singularity to generality in his original style. I wish him all the very best in his new incarnation.

Today, I am reporting to this august House another major reform in the Indian democracy. This is very important when we are still seeing the age-old adage and saying that 'might is right'. In my State of Manipur and in the State of Goa the runners-up are given the winner's trophy - the Gold Medal. Why do I say so? We all know that in the results of the recent Assembly elections, BJP had absolute majority in both Uttar Pradesh and Uttarkhand and Congress had absolute majority in Punjab. However, in both Manipur and Goa, Congress returned as the largest single-Party and BJP as the second-largest. Now, BJP has formed Government in both the States of Goa and Manipur. This is what I have termed as awarding winner's trophy to the runners-up. It can be termed as another big reform of the Indian democracy under the BJP rule. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Sir, he is referring to Manipur and Goa elections during the discussion on Demands for Grants of the

Ministry of Railways. ...(*Interruptions*) It is not fair. ...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please speak on the discussion on Railways.

...(*Interruptions*)

DR. THOKCHOM MEINYA : In Indian Railway system also both Goa and Manipur stand differently. Manipur has no proper train connectivity till now, and in Goa, the Konkan Railway Corporation, a subsidiary of Indian Railways and not the Indian Railways itself, is exclusively running the trains.

Now, I come to the issue of fund allocation for Assam and the North-Eastern States. The average Budget allocation from 2009-2010 to 2013-2014 was Rs. 2,121 crore per year. The average Budget allocation from 2014-2015 to 2016-2017 is Rs. 5,316 crore per year. The average allocation of Budget of the two year is said to be 151 per cent more as compared to the average of the previous five years. The total allocation of Budget in 2017-2018 is Rs. 5,586 crore.

This is again said to be 163% more than the average of 2009-14. Here, I would like to say, Sir, the figures and comparative study made here are very statistically random and superficial. I wish the comparison should not have been taken on the average rather it should have been taken year-wise.

Here they have three new lines on-going projects. Again, the Budget has miserably failed to throw any light on the time-bound completion of these projects. The timely completion of projects is paramount to everything. Projects delayed for whatever reason cause time overrun, cost escalation and heavy loss to the end consumers.

Sir, I shall give an example of a national project of Jiribam-Tupul-Imphal Railway line. The foundation stone of this national project was laid in 2005 with big fanfare by the then Prime Minister along with other dignitaries. The project was targeted to be completed by 2010. Please see what the position is now today in the year 2017. It is again rescheduled to be completed by 2019.

The people of Manipur, many of them, have never seen a train, forget about travelling in it. Many reasons including insurgency, law and order are given for the delays. I think these can be successfully tackled by meticulous planning, such as a dedicated security arrangement being incorporated in the body of the project itself. This could be true for all other national and federal projects also.

Sir, coming to the new projects sanctioned, I would very humbly state that a better planning for the timely completion of the projects still remain to be put in place.

Lastly, Sir, the following targets as fixed by the Ministry may be strictly adhered to. They are:

1. Imphal, the State capital of Manipur will be connected to the new line from Jiribam to Tupul by December 2017 and from Tupul to Imphal by March 2019.

2. Sairang near Aizwal, the State capital of Mizoram will be connected by train to Bhairabi in 2018.

3. Kohima, the State capital of Nagaland will be connected to Dimapur in 2020.

4. Shillong, the State capital of Meghalaya will be connected to Byrnihat in 2018.

5. Gangtok, the State capital of Sikkim will be connected to Rangpo by 2020.

Sir, I do feel that Indian Railways has been apparently neglecting the North-East for a pretty long time. Today we are seven decades after independence. What can be more pity than that the country, most importantly the North-Eastern States of the country, is yet to be fully connected by trains?

Hence, I oppose the Demands for Grants for the Ministry of Railways for its poor allocation of fund to the North-Eastern States. Thank you.

*SHRI DUSHYAT SINGH (JHALAWAR-BARAN): The Railways finances were presented on February 1, 2017 by the Finance Minister Mr. Arun Jaitley along with the Union-Budget 2017-18. This was the first time since 1924, that the Railway Budget was merged with the Union Budget. On this historic occasion we see a very balanced railway budget being proposed by the government. The key provisions of the railway budgetary proposal are forward-looking and need to be highlighted:

The merger of Railway Budget with the Union Budget from this year onward is in itself a brilliant move. The merger would facilitate multi modal transport planning among railways, highways and inland waterways, without compromising with the functional autonomy of the Railways.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore. This is an 8% increase from the 2016-17 budget estimates of Rs. 1,21,000 crore. This increase is very welcome for the needs of expansion and proper running of the Indian railways.

The Government plans to commission Railway lines of 3,500 km in 2017-18. This is a 25% increase from last year (2,800 km). This shows the government's unprecedented commitment towards providing rail services to every citizen of this nation. The government plans to increase traffic volume by 10% over the next three years. This will be done through the modernization and upgradation of identified corridors.

The Indian Railways paid a return on the budgetary support it received from the government every year. The rate of dividend was about 5%. From 2017-18, Railways will not be required to pay this dividend to the central government. This will provide valuable resources to the railways to invest in essential modernization and expansion activities.

The safety of passengers has been an important concern of this government and this budget does address this issue. For passenger safety, a

Rashtriya Rail Sanraksha Kosh is being created with a corpus of Rs. one lakh crore over a period of five years. Other safety measures have been included which include elimination of unmanned level crossings on broad gauge lines by 2020.

The present budget has made provisions for station redevelopment. 500 stations are planned to be made differently-abled friendly by providing lifts and escalators in line with the government's commitment to support all people including old and differently-abled. 7,000 stations are planned to be run on solar power in the medium term which is a move done keeping in mind India's commitment to renewable green energy. Further the ministry plans to take up works for 2,000 railway stations as part of the 1,000 MW solar mission.

Cleanliness has been an important and overarching goal of this government. This drive for cleanliness extends to the railways. A coach mitra facility plans to be introduced. This will be a single window interface to register all coach related complaints and requirements. Further by 2019, all coaches plan to be fitted with bio-toilets.

Railways is facing growing competition from other modes of transportation, few measures plan to be undertaken to improve performance of the railways. These include, End-to-End transport solutions for select commodities will be introduced through partnerships with logistics players, Rolling stock will be customized to transport perishable goods, Service charge on tickets booked through IRCTC will be withdrawn and Accrual based financial statements will be rolled out by March 2019. All these are forward looking measures that will enhance rail services. The shares of Railway public sector enterprises such as IRCTC, Indian Rail Finance Corporation and Ircon International Limited plan to be listed in stock exchanges. This is a welcome move as the railways will be able to generate resources through the equity market.

Railway faces some important issues which continue to worry me. It is important that they are highlighted in the discussion on demand for grants.

There is a disturbing trend in which the share of internal resources has been declining. This means that Railways has been struggling to run its transportation business, and generate its own revenue. Raising revenue has been an issue for railways for some time. The Committee on restructuring Railways had observed that raising revenue for Railways is a challenge due to: (i) investments being made in projects that do not have traffic and hence do not generate revenue, (ii) the unbalanced mix of passenger and freight traffic, (iii) the efficiency improvements not resulting in increasing revenue and (iv) delays in projects results in cost escalation. Along with this there is growing trend of increase in share of extra budgetary resources which points towards increasing reliance on borrowings. This is not a healthy trend for the finances of the railways and needs to be addressed.

Indian Railways carries out various activities in national interest which are not fully directed by commercial principles. We are aware that Railways' passenger business has faced losses due to its social services obligations. However, the data related to the cost of running passenger business is not scientific and accurate. We do not have clear idea of the costs we face due to providing social service and the costs we face from inefficiencies in various expenditures. It is important that the differentiation is made and efforts are made to quantify the same.

With the discussion of these big issues being faced by the railways it is important to highlight the issues at the local level which stand as important. Since the extension of rail connectivity to the district of Jhalawar of Rajasthan about a decade ago, under the Ramganjmandi-Bhopal only three passenger trains are connecting the district with other regions of the country. This is highly inadequate to meet the needs of the residents of the district. The growing population which is traveling to Delhi, Jaipur and other parts of the country more often with each passing year requires more trains. This government has been highly active in expanding rail network and connectivity and hence we hold hope that the needs of our district will be looked into. There are multiple prospects for extending rail services to this region. This includes extending trains terminating at Kota to Jhalawar for example Nizzamuddin-Kota Special could be extended to Jhalawar. A new train from Jhalawar to Jodhpur could be started, which would connect jhalawar to Kota, Swaimadhavpur and Jaipur also. I would be grateful if the Government could look into creation of increased rail connectivity for Jhalawar within the budgetary provisions of this year and allow residents of the district the opportunity to travel to and from other parts of the country. There is a similar requirement for the district of Baran. Greater rail connectivity in this district will help met the requirements of transport and travel of the citizens.

This year's rail budget is an effort in the right direction. It focuses on the four major areas of passenger safety, capital and development works, cleanliness, and finance reforms. A forward looking, balanced and rational budget was the need of the hour and the Government has delivered the same.

*SHRI P. R. SUNDARAM (NAMAKKAL): I wish to lay the following listed pending railway demands of my Namakal Parliamentary Constituency.

A new road shall be laid to reach the Namakkal Railway Station through Thuraitur Road by the western Side of the Railway Track where vacant land is also available. This estimates about Rs. 3 crores for the side work. Myself, DRM Salem, visited this place twice for the proposal of laying a new road. This is very essential because of the easy access to the Namakkal Railway Station.

Salem-Chennai Express Train No. 11063/11064 Express train shall be extended upto Karur via Namakkal.

Salem-Karur passenger Train No. 56105 shall be extended up to Trichy.

Nagercoil Express Train operated between Nagercoil and Bangalore is without any reservation in Salem Division. So reservation of tickets with Salem divisions shall be permitted.

Rasipuram Railway Station under bridge shall be reconstructed because during rainy season water gets stagnated under the bridge affecting common public transport.

A new train between Erode and Chennai Egnmore via Karur, Namakkal, Salem, Attur, Viruthachalam, Tambaram is needed during day hours.

Reservation counters must be started in Rasipuram and Mohanur for the use of passengers.

Cycle/bike stand shall be opened for the passenger's vehicle in Rasipuram railway station. A new bigger size LED TV shall be installed in VIP lounge of Rasipuram and Namakkal railway station with DTH service accessing all television channels.

*SHRI R. GOPALAKRISHNAN (MADURAI): Our Amma's blessings are our guiding force forever. A number of projects I had pointed out again and again since last three Railway Budgets. The needs and the pending projects pertaining to our Madurai Constituency have not been considered at all. Madurai has a railway junction that has direct link with all the parts of the country. It is centrally located in Tamil Nadu State. It is a tourism hub attracting thousands of people every day from all over the world.

Hence, I urge upon the Ministry of Railways to expedite the completion of all pending projects in Tamil Nadu in a time bound manner.

While augmenting the efficiency through these measures, it will also be necessary to improve or to upgrade Koodalnagar railway station as a satellite railway terminal.

This is a feasible suggestion. Because already there is a proposal to make Koddalnagar as an Adhaar Station, It handles 30,000 passengers every day and is situated just 3 kms away from Madurai Junction. The figures are increasing by every passing year. There is also a need to provide a stoppage to all the trains passing by Koodalnagar, Thiruparankundram and Thirumangalam. This will de-congest the Madurai Railway Station. The infrastructure/facilities in and around Madurai Railway Stations have to be stepped up.

Our Government of Tamil Nadu, which was previously ably guided by our revered leader, Puratchi Thailavi, Amma, had taken up with the Centre already the complete doubling of Chennai-Kanyakumari must be given top priority. The Government of Tamil Nadu has also insisted that Chennai-Kanyakumari via Madurai line, Madurai-Coimbatore and Coimbatore-Chennai lines must have high speed passenger rail link. Our persistent demand for Chennai-Thoothukudi freight corridor is also pending with the railways.

The Railways are not carrying out the sanctioned projects on their own. Unfortunately, they fail to carry out even when State Governments like the Government of Tamil Nadu are coming forward to fund such projects.

Our Amarar Manbumigu Amma had listed out about 10 projects which could be crucial for the development of rail transport in the State. Out of those 10 projects, three projects have been given top priority. They are namely (i) Chennai-Tuticorin Freight Corridor; (ii) High Speed passenger rail link - Chennai - Madurai -Kanyakumari; and (iii) High Speed Passenger rail link - Madurai to Coimbatore.

When I mention about the modern coach facilities, I want to stress on the need to provide modern coaches to Pandian Express, the pride of entire Tamil Nadu. Pandian Express and Vagai Express are the face of change in the railways' advancement. Now, our prestigious Pandian Express train got new coaches. On behalf of the people of my Madurai Parliamentary Constituency, I express my sincere gratitude to the Hon'ble Minister of Railways for this. We wish to hear more such good news from our Hon'ble Railway Minister.

At this point of time, I would like to stress upon the need to line Madurai with Karaikudi via Melur and I urge upon the railways to take up this new railway line project at the earliest to bring out a socio-economic change in that area.

There is already a direct rail link between Madurai and Bengaluru. But, unfortunately, the load of passengers cannot be accommodated by the single train in operation. An additional train between Madurai and Bengaluru may be introduced with a First AC coach.

I have already written to the Railway Minister about the need to upgrade and modernize further the Madurai Junction. Last year, a multi-tier two-wheeler parking slot was opened in Madurai Junction. As part of further development, a multi-tier four-wheeler parking slot may also be considered and executed.

Here, I would also like to point out that the three decade long pending project between Madurai-Bodinayakanur is to be considered for implementation on war-footing speed.

On behalf of my Madurai people, I wish to draw the kind attention of the Railways that the Road-Over-Bridge on the bye-pass road in Madurai has become very weak. The people who are commuting on this bridge fear for their lives. This bridge is to be strengthened, which requires immediate attention of the Railways. I urge the Railways to take up the matter with the Highways Authorities and to step up the work on a war footing measure.

Therefore, I urge upon the Railway Minister to meet the needs of Tamil Nadu and especially Madurai which will definitely pay rich dividends to Railways.

*SHRI B. SENGUTTUVAN (VELLORE): I beg to lay on the Table of the House the following demands which I request the Railway Minister to include in his Budget 2017-18.

At the very outset, let me congratulate the Railways, under the effective management of its Hon'ble Union Minister, Mr. Suresh Prabhu ji, who is trying his level best to bring about the turnaround in the Railways by his out-of- the-box thinking. The Railway Budget 2017-18, though was not an innovative one, yet it is a passenger friendly one. It did not hike the passenger fares. It maximized the minimum passenger comforts and amenities.

As a Member of Parliament representing Vellore Parliamentary Constituency, I have herein below listed some of the urgent demands that S Rly should strive to fulfil.

Both parts of Madras and Trichy Divisions fall within Vellore Lok Sabha Constituency. There is much scope for revenue-enhancement and improvement of amenities to the travelling public. I shall first place the demands in respect of Vellore Cantonment Railway Station, which is within Trichy Division.

The long-standing grievance of the public, in so far as Vellore is concerned, the twin railway stations, Vellore Cantonment and Vellore Town, remain off the Railway Map, without any significant improvement since independence. Despite being a very populous city, and despite having quite a lot of space, the Vellore Cantonment Railway Station has not moved up the scale of utility in the past 60 odd years. Only recently, the meter gauge in this section was converted into broad gauge. It always plays second fiddle to Katpadi Railway Station. But this position has to be reviewed. Since the meter gauge has been converted into broad gauge and since there is no space constraint and since there is scope for improvement of goods and passenger traffic on the Vellore-Villupuram Line, the Vellore Cantonment Railway Station may profitably be upgraded into a major Railway Station.

The long-standing demand of the people of Vellore is to fulfill the dearth of trains to the Southern Districts of Tamil Nadu. Trains to southern districts are operated either through Katpadi Junction from Chennai Central or through Chengulpet from Chennai Egmore. Both routes are congested. The frequency of trains from Chennai Central to the Southern Districts is few and far between. Hence, my constituency people who wish to travel to the Southern Districts are forced to go to Villupuram. Therefore, the trains to Southern Districts of Tamil Nadu may be operated from Vellore Cantonment Railway Station as this route is not congested; and, as a matter of fact, it remains under-utilised. This would serve the large southern population in Vellore.

Thousands of pilgrims undertake pilgrimage to the Navagraha sthalas from Andhra Pradesh, Karnataka and Maharashtra. Special trains for the benefit of pilgrims bound for the temple towns of Tiruvannamalai, Chidamabaram, Sirkazhi, Mayavaram, Kumbakonam and Tanjore commencing from Karnataka, Andhra and Chennai may also be operated on this route which will fetch the much needed monetary resources.

Introduction of one more Express Electric Trains to proceed to Chennai from Vellore would better serve the requirement of the population of Vellore. I already raised this issue in Parliament.

The Vellore cantonment Railway Station has vast tracts of prime land admeasuring almost 50 to 100 or more acres. This is literally just a stone's throw away from the Vellore Corporation Building. These lands, because of lack of vision and due to indifference, remain unutilized. They can be commercially exploited on PPP model to augment income for the Railways.

The manned railway level crossing adjoining the Vellore Town Railway Station on Vellore-Katpadi railway track that is located on the Madras-Bangalore National Highway holds up the traffic whenever it remains closed. This is a very busy road; and when it is closed even for a few minutes, it causes an irregular pileup of vehicles on either side. The construction of Overhead Railway Bridge will ease the traffic. It may be carried out without any further loss of time.

It may be noticed that the road from Thorapadi proceeds towards Pennathur Town Panchayat, it passes under the railway line some kilometers ahead of Pennathur. The underpass is quite badly damaged and the vehicles find it hard to pass through. This may be attended to immediately.

Now with reference to Madras Division, I have been presented with the following demands by my Constituents.

The Katpadi Railway Station which caters to the needs of the public of Vellore Constituency in a large measure falls in Category A. This is the railway lifeline to the people travelling to Chennai, to Bangalore, to Southern Districts and to Kerala. It is also a major junction. The railway station is quite old. It is more than a century old; and has been generating income for the Southern Railway over one whole century without receiving any proportional betterment of amenities. There is a constant inflow of medical tourists, spiritual tourists, students to Vellore City through this Railway Station. Patients from the North and North East make a beeline for the reputed CMC Hospital for medical treatment alight here. The existing amenities are not sufficient to cope with the needs of the heavy influx of passengers. I request that the following amenities be provided with immediate effect, viz.

Construction of Lounges for upper-class passengers

Construction and Maintenance of Hygienic Toilets

Overnight Staying Quarters

Safe and secure parking zones for four and two-wheeler of regular railway users

Allowing city buses into the bay area outside the railway station to pick up passengers. This would go a long way in preventing the unwary passengers from being fleeced by the automen and taxiwallas.

Establishment of Help Desk at Katpadi Railway Station primarily to help the sick passengers arriving from the North and to assist the students, both of who are not acquainted with the vernacular.

Construction of an overhead bridge at manned railway level crossing next to VIT University. The road on either side of the level-crossing is vested with the Government. It does not belong to the VIT University. The land has been encroached upon by the University. The land encroached upon by the University is to an extent of 14.53 acres. One of the trustees of the VIT University has made this averment to the High Court. State Government wants to recover the land and construct a Sports Stadium and an approach road to the Defence Canteen. There is also a litigation pending in the Madras High Court. The general public are quite apprehensive that the VIT University Chancellors are close to the ruling BJP Front; and they may use political proximity to their advantage to make good their illegal claim over Government land. In this view of the matter, any attempt to favour them will only result in deprivation of public poverty and inconvenience of public interest.

Katpadi is part of Vellore City Corporation. Vellore City has a population of more than 5 lakhs. It receives substantial floating population by the reasons of the fact that CMC, VIT and Golden Temple attracting large inflow of people. The Bangalore-Chennai Shadabdi, New Semi-High Speed Bangalore-Chennai and Cheran Express trains must halt at Katpadi Railway Station on both legs of its trip.

It is a matter of common knowledge that this unreserved train is one intended for the benefit primarily of the commuters. It is reported that the Up-Train 16090 which travels at an average speed of about 49 km per hour reaches the Perambur Railway Station usually on time. But the running from

Perambur to Chennai Central consumes more than 30 to 40 minutes of time. Hence it regularly arrives late at Chennai Central. This is attributed to the fact that it is halted at the signal at the intervening Railway Stations, in particular, at Basin Bridge in order to give way for other trains to cross.

Suitable alternative platform at Chennai Central may be found to accommodate this incoming train. Preference may be given to this train to enter the platform since other trains can make up lost time en route and the late arrival of this train results in late arrival of commuters at their office which affects the general public. Since this is an unreserved train, no importance is given to the fact that it is not being punctual. But this entails misery for thousands of office-goers who count on the punctuality of Indian Railways and commute by this train. As more and more number of commuters are using the Yelagiri Express, the S. Railway may consider increasing the number of bogies. If this is not possible, at least one more First Class coach may be introduced on this train.

Gudiyattam is a busy business centre. It has the second largest population next to Vellore in the District. There are hundreds of handloom and power-loom units in the town that specialise in the manufacture of lungis. It has a large cluster of match factories. These products, lungis and matches, are exported to the South East and Gulf countries apart from being extensively used in India. Large quantities of these products are dispatched to Chennai, Bangalore and Coimbatore. It is a high revenue-yielding railway station. The railway-users as well as the inhabitants of the town are very proactive. They put up shelters and benches along the stretch of the platform for the convenience of the passengers. Representation has been received for halting of 8 Superfast Trains at Gudiyattam Railway Station of which as many superfast trains to and from Bangalore and as many superfast trains to and from Coimbatore may be halted at this station in addition to other trains already halting. In any event, 12607/12608: Bengaluru-Chennai [Lalbagh Express], 16021/16022: Bengaluru-Chennai [Kaveri Express], 12695/12696: Trivandram-Chennai Express, 12679/12679/12680: Kovai-Chennai [Intercity Express] may please be halted as this would enhance the business connectively between Gudiyattam inhabitants with the others in Bengaluru, Kovai and Trivandram as als this would prove to be a revenue-enhancing exercise.

It is a matter of record that the Vaniyambadi Railway Stations one of the oldest in the State. Vaniyambadi, Ambur and Pernabut have a large cluster of tanneries in Tamil Nadu. Nearly 1000 large and small tanneries are strewn in and around these three towns. Of them 148 major tanneries are situated in Vaniyambadi. Some of them are among the largest in India. The leather exports from Vaniyambadi fetch huge foreign exchange. Despite it being one of the high revenue-yielding stations. It remains Category D station and it can be upgraded in Category B station. Vaniyambadi inhabitants state that the number of travelling public keep on rising day by day. Because of non-stoppage of superfast trains, the revenue for the Railway is reduced. Therefore, they request that 12675/76 Express, 2795/96 Chennai Bangalore Train or any one of them may be halted at Vaniyamabadi.

It may be noticed that Vaniyambadi Town is bisected by the railway line. It is demanded that the Construction of Subway at the New Town Railway Crossing is a must. There are 4 Colleges and 6 Matriculation Schools in New Town. Apart from the school and college going children, other inhabitants and general public cross the railway track off and on. The approach from Old Town to New Town is through the manned level crossing. The closure of the gates at the level crossing during the peak hours creates a big traffic pile up on either side. The children are unable to reach their educational institutions on time. It is requested by the Vaniyambadi inhabitants that a subway or an Underpass or an Under-Bridge may be constructed early. This would ease traffic congestion and reduce the inconvenience.

The Vaniyambadi Railway Station does not have clean drinking water facility, refreshment stall and proper lighting. The extension work on Platform No. 1 is still going on whilst no shelter on Platform No. 2 is provided. These issues may also be addressed early.

All the major stations in this section, namely, Vellore Cantonment, Katpadi, Gudiyattam, Ambur and Vaniyambadi may be provided high speed free Wi-Fi internet facility as well as Mobile Phone Charge facility. The passengers should be provided with safe drinking water and clean and hygienic toilets. Proper lighting at these stations is also a must to ensure the safety of the travelling public who may have to use the Railways at night.

I am hopeful that if these Demands and Grievances expressed above when they are redressed they will not only cater to the needs of my constituents but also fetch the much needed revenue for the Southern Railway because more and more people will be using the Railways. I, therefore, request that these Demands and Grievances may be redressed by you in the coming months with least delay.

*__श्री ओम बिरला (कोटा)__:

फिर चली है रेल स्टेशन से लहराती हुई।

नीम-शब की खामोशी में ज़ेर-ए-लब गाती हुई।

डग-मगाती, झूमती,सीटी बजाती,खेलती,

वादी-ओ-कोहसार की ठंडी हवा खाती हुई।

देश के निरंतर विकास में सुचारू व समन्वित परिवहन प्रणाली की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। वर्तमान प्रणाली में यातायात के अनेक साधन जैसे- रेल, सड़क, तटवर्ती नौ संचालन, वायु परिवहन इत्यादि शामिल हैं। देश के सामाजिक-आर्थिक विकास में भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका है। रेल भारत में यातायात का मुख्य साधन होने के साथ ही देश के जीवन का जरूरी हिस्सा बन चुकी है। रेलगाड़ियों के आवागमन ने जहाँ हमारे देश की कला, इतिहास और साहित्य पर अद्भुत प्रभाव डाला है वहीं हमारे देश के विभिन्न प्रांत के लोगों के बीच विविधता में एकता की अहम कड़ी भी है। भारतीय रेल विभिन्न स्थानों को जोड़ती है और लोगों को देश के एक छोर से दूसरे छोर तक बड़े पैमाने पर तेज गति से और कम लागत पर आने-जाने में मदद करती है। इस प्रक्रिया में भारतीय रेल राष्ट्रीय अखंडता का प्रतीक है।

भारतीय रेल जहाँ अपने सामाजिक दायित्वों का निर्वाह करने के लिए सामाजिक जरूरतों को ध्यान में रखकर यात्री तथा मालगाड़ी काफी कम किराया लेती है, वहीं आपदा या विपत्तियों के समय में देश की नःस्वार्थ भाव से सेवा भी करती है। विश्व की एकमात्र भारतीय रेलवे है जो कई रेल खंडों पर घाटा सहकर भी वहाँ यात्री और मालगाड़ी सेवा परिचालित करती है।

देश में पहली बार 22 दिसम्बर, 1851 को रेलगाड़ी पटरी पर उतरी थी। पहली यात्रा रेल ने 16 अप्रैल, 1853 को मुम्बई से ठाणे के बीच 34 किलोमीटर की दूरी तय की थी। वर्ष 1851 से अभी तक रेलवे को योजनाबद्ध विकास हुआ है। भारतीय रेल द्वारा परिसंपत्ति की उत्पादकता बढ़ाने एवं प्रौद्योगिकी का आधुनिकीकरण करने के लिए अनेक प्रयत्न किए जा रहे हैं। वर्तमान में भारतीय

रेल विश्व की सबसे बड़ी रेल प्रणाली है। इसके पास 64,000 किलोमीटर लंबा रेल मार्ग है, जिसमें बड़ी लाईन (52,808 किलोमीटर), मीटर गेज लाइन (8,473 किलोमीटर) और छोटी लाइन (2,734 किलोमीटर) शामिल हैं। भारतीय रेल की 13,000 से अधिक रेलगाड़ियाँ रोजाना चार बार धरती से चाँद तक जितनी दूरी तय करती हैं। रेलों के जरिए प्रतिदिन डेढ़ करोड़ से ज्यादा यात्री अपनी मंजिल पर पहुँचते हैं।

रेल परिवहन सड़क परिवहन की तुलना मे काफी किफायती है। सड़क परिवहन की तुलना में इसमें 6 गुना कम ऊर्जा खर्च होती है और चार गुना अधिक किफायती है। पर्यावरण के प्रदूषण में रेलवे का योगदान कम होता है। रेलों के निर्माण की लागत भी अन्य यातायात से लगभग 6 गुना कम बैठती है। फिर भी आम आदमी को सबसे सुलभ, सुगम और कम किराये में अपने गंतव्य तक पहुँचने का सामान्य साधन भारतीय रेल ही बनी हुई है।

इस बार का रेल बजट वाकई ऐतिहासिक था। 93 साल में ऐसा पहली बार हुआ है कि जब रेल बजट अलग पेश नहीं हुआ। इस फैसले से बजट में की गई घोषणाओं को वित्त वर्ष की शुरूआत से ही तेजी से क्रियान्वित करने में मदद मिलेगी, जिससे कारोबारी धारणा मजबूत होगी और रेलवे पर लोकलुभावन माँगों का दबाव भी कम हो सकेगा। रेल बजट को आम बजट में मिलाने तथा योजना और गैर-योजना व्यय के भेद को समाप्त करने से सरकार के भीतर निर्णय की प्रक्रिया सरल और तर्कसंगत होगी। इससे संसाधनों के इस्तेमाल में भी दक्षता आएगी।

इस बार के रेलवे बजट ने रेलवे की चार प्रमुख क्षेत्रों पर ध्यान दिया है। ये क्षेत्र हैं (क) यात्री सुरक्षा, (ख) पूँजीगत एवं विकास कार्यों, (ग) स्वच्छता और (घ) वित्त एवं लेखांकन संबंधी सुधार। निश्चय ही ये बजट रेलवे की दशा और दिशा को बदलने की क्षमता रखता है।

2017-18 में रेलवे का कुल परिव्यय 1 लाख 31 हजार करोड़ रूपये है जोकि पिछले वर्ष के बजट अनुमान से 8 प्रतिशत ज्यादा है। बजट अनुमान 1 लाख 21 हजार करोड़ था।

2017-18 के लिए रेलवे का राजस्व 1,78,350 करोड़ रूपये होने का अनुमान है। जो 2016-17 के संशोधित अनुमान से 9औ ज्यादा है।

2017-18 के लिए रेलवे यातायात से कुल राजस्व 1,88,998 करोड़ रूपये होने का अनुमान है। जो 2016-17 के संशोधित अनुमान से 10औ ज्यादा है।

माल ढुलाई और यात्री भाड़े से राजस्व में क्रमशः 9औ और 4औ बढ़ने की उम्मीद है।

2017-18 के लिए कुल व्यय 1,80,550 करोड़ रूपए हैं जो 2016-17 के संशोधित अनुमान से 10औ ज्यादा है।

2017-18 से रेलवे को केन्द्र सकरार को लाभांश का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी इसके पूर्व रेलवे को प्रतिवर्ष लगभग 5औ लाभांश देना पड़ता था।

यात्री सुरक्षा के लिए अगले 5 वर्षों की अवधि के दौरान 1 लाख करोड़ रूपए का 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' बनाया जाना हमारी सरकार की यात्रियों के प्रति प्रतिबद्धता को परिलक्षित करता है। 2020 तक ब्रॉड गेज लाइनों पर मानव रहित फाटकों का उन्मूलन भी हमारी यात्री सुरक्षा के प्रति गंभीरता का प्रतिबिम्ब है।

3,500 किलोमीटर की रेलवे लाइनों को 2017-18 में शुरू किया जाएगा, जो पिछले साल से 25औ अधिक है। पिछले वर्ष यह 2800 किलोमीटर था। पर्यटन एवं तीर्थाटन के लिए समर्पित रेलगाड़ियाँ चलाई जाएँगी। अगले 3 वर्षों के दौरान इसमें 10 फीसदी बढ़ोतरी किए जाने का प्रस्ताव है। इतना ही नहीं 9 राज्य सरकारों के साथ मिलकर संयुक्त उद्यमों की स्थापना की गई है और निर्माण एवं विकास के लिए 70 परियोजनाओं की पहचान की गई है।

पुनर्विकास के उद्देश्य से वर्ष 2017-18 के दौरान कम से कम 25 स्टेशनों का ठेका दिए जाने की आशा है और 500 स्टेशनों पर लिफ्ट एवं एस्कलेटर लगाकर उन्हें दिव्यांगजनों के अनुकूल बनाया जाएगा। ये सरकार दिव्यांगों को समर्पित है।

'स्वच्छ रेल' पर हमारी सरकार का विशेष जोर है। इसलिए हमारी सरकार ने रेलवे में स्वच्छता का स्तर बढ़ाने के लिए अनेक कदम उठाए जाने का प्रावधान किया है, जिनमें एसएमएस आधारित 'क्लीन माई कोच सर्विस' भी शामिल है, जिसका शुभारम्भ पहले ही हो चुका है। अब 'कोच मित्र' सुविधा शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है, जो कोच या डिब्बों से संबंधित समस्त शिकायतों एवं आवश्यकताओं को दर्ज किए जाने वाला एकल खिड़की इंटरफेस होगा। वर्ष 2019 तक भारतीय रेलवे के सभी डिब्बों में जैव शौचालय भी लगा दिए जाएँगे।

इस बार हमारी सरकार ने रेलवे का अन्य यातायात के साधनों के मुकाबले प्रतिस्पर्धी बनाने पर भी विशेष जोर दिया है।

(क) चुनिंदा वस्तुओं के लिए पूर्ण रूप से एकीकृत ढुलाई समाधनों को उन लॉजिस्टिक कंपनियों अथवा संगठनों के साथ भागीदारी करके लागू किया जाएगा, जो इन वस्तुओं के लिए हर तरह की कनेक्टिविटी मुहैया कराएँगे। जल्द खराब होने वाली वस्तुओं, विशेषकर कृषि उत्पादों की ढुलाई के लिए रोलिंग स्टॉक एवं संबंधित तौर-तरीकों को उन्हीं के अनुसार ढाला जाएगा।

(ख) प्रतिस्पर्धी टिकट बुकिंग सुविधा सभी लोगों को सुलभ कराई जाएगी। आईआरसीटीसी के जरिए बुक किए जाने वाले ई-टिकटों पर सर्विस चार्ज वापस ले लिया गया है। कैशलेस आरक्षण 58 प्रतिशत से बढ़कर 68 प्रतिशत के स्तर पर पहुँच गया है।

(ग) लेखांकन संबंधी सुधारों के एक हिस्से के तहत वृद्धिपरक आधारित वित्तिय वक्तव्यों को मार्च 2019 तक सुलभ कराया जाएगा।

(घ) लागत, सेवा की गुणवत्ता, सामाजिक दायित्वों और परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए रेलवे की ढुलाई दरें तय की जाएँगी।

(ड.) क्रियान्वयन एवं वित्त पोषण के अभिनव मॉडलों के साथ-साथ हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर के मानकीकरण और स्वदेशीकरण पर फोकस करते हुए एक नई मेट्रो रेल नीति की घोषणा की जाएगी। इससे देश के युवाओं के लिए नए रोजगार अवसर सृजित होंगे।

(च) मौजूदा कानूनों को तर्कसंगत बनाकर एक नया मेट्रो रेल अधिनियम बनाया जाएगा। जिससे कि मेट्रो के निर्माण एवं परिचालन में और ज्यादा निजी भागीदारी तथा निवेश का मार्ग प्रशस्त होगा।

केन्द्र सरकार सकल बजटीय समर्थन के रूप में रेलवे का समर्थन करती है। 2017-18 में केन्द्र सरकार की ओर से सकल बजटीय सहायता 55,000 करोड़ रूपए प्रस्तावित है जो पिछले वर्ष के बजट अनुमान 46,366 करोड़ रूपए क संशोधित अनुमान से 8औ अधिक है।

सुझावः

पिछले कुछ वर्षों में सकल बजटीय समर्थन कुल योजना परिव्यय का एक प्रतिशत के रूप में लगभग समान बना हुआ है। यह स्पष्ट करता है कि रेलवे को केन्द्र सरकार का समर्थन मोटे तौर पर पिछले कुछ वर्षों में एकसमान बना हुआ है। रेलवे की आंतरिक संसाधनों की हिस्सेदारी घट रही है। यह सिद्ध करता है कि रेलवे अपनी परिवहन व्यवसाय चलाने के लिए और अपने स्वयं के राजस्व उत्पन्न करने के लिए संघर्ष कर रहा है। 2015-16 में रेलवे के लिए राजस्व का बहुतायत रूप से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से आया है, यह बताता है कि रेलवे बाहरी लेनदेन पर ज्यादा निर्भर है। इस पर ध्यान दिए जाने की जरूरत है।

नीति आयोग ने कहा था कि भारतीय रेल राष्ट्रीय हित में विभिन्न गतिविधियों को कर रही है। ये कार्य वाणिज्यिक मुनाफे के उद्देश्य से नहीं किये जाते और इसी वजह से 2014-15 में 33,000 करोड़ रूपए का नुकसान रेलवे को यात्री व्यवसाय के लिए अपने सामाजिक दायित्वों सेवा की वजह से हुआ। ऐसा लागत से कम मूल्य निर्धारित करने की वजह से हुआ है।

कर्मचारियों पर होने वाले खर्च 2005 से 2015 तक प्रतिवर्ष 13 प्रतिशत की दर से बढ़ा है। रेलवे पुनर्गठन समिति ने भी कहा था कि कर्मचारियों पर व्यय अत्यंत उच्च और असहनीय है। इस सम्बन्ध में भी उचित कार्य योजना बनाकर इस खर्च को कम करने की जरूरत है।

गाड़ियों में गुणवत्तापूर्ण भोजन की सप्लाई, स्टेशनों, सवारी डिब्बों, शौचालयों की सफाई, गाड़ियों में चूहों तथा काकरोचों का नाश, अंतराष्ट्रीय साइनेजेज़ की व्यवस्था, नियमित और समय पर जन-उद्घोषण सुनिश्चित करना तथा सटीक पूछताछ सेवा कुछ ऐसे क्षेत्र हैं, जहाँ हमें सभी स्तरों पर ध्यान देना होगा। भारतीय रेल का वास्तविक और वित्तिय लक्ष्य प्राप्त कर लेना ही उद्देश्य नहीं है बल्कि रेलवे द्वारा मुहैया कराई गइ सेवा की असली परीक्षा इस बात में है कि नागरिक और ग्राहक उसे किस रूप में देखते हैं। ग्राहकों की जरूरतों पर रेलवे का सकारात्मक रूख होना चाहिए।

गाड़ियों में स्थान की कमी यात्रियों में लगातार असंतोष का कारण है। इसके लिए यात्रियों की ढुलाई की क्षमता को बढ़ाना होगा तथा आने वाले वर्षों में गाड़ियों की लंबाई बढ़ानी होगी। इसके साथ-साथ गाड़ी के समय पालन तथा गुणवत्ता में सुधार तथा डिब्बों के भीतर ही आनंददायक अनुभव की अनुभूतिपूर्ण सेवा की महत्ता की आवश्यकता है। टिकट और आरक्षण, माउस के एक क्लिक, एटीएम या हमारी टिकट खिड़की से यात्रियों की सुविधा आसानी से उपलब्ध करानी होगी।

विश्व स्तरीय स्टेशनों का निर्माण, वल स्टॉक उत्पादन इकाइयों की स्थापना, बहु-उपयोगी आदर्श संभार तंत्र पार्कों का निर्माण तथा रेल लाइनों के नजदीक माल गोदाम तथा थोक गुड्स कंटेनरों के यातायात इत्यादि के लिए नई लाइनों का निर्माण, आमान परिवर्तन, लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण को माल ढुलाई समक्षमता के साथ जोड़ना होगा।

भारतीय रेल देश के सामाजिक-आर्थिक जीवन का एक अभिन्न अंग बन चुकी है। इसका प्रभाव न केवल देश की सामाजिक गतिविधियों पर पड़ा, बल्कि इससे हमारी कला, इतिहास और हमारा साहित्य भी काफी हद तक प्रभावित हुआ है। इसके अलावा इससे भारत की जनता एकता के सूत्र में भी बंधी। भारतीय रेल नेटवर्क देश की जीवन रेखा बन चुकी है। हमारी रेलवे प्रणाली को भविष्य की चुनौतियों का सामना करने के लिए तैयार रहना होगा।

मैं सरकार के सामने कुछ माँग भी रखना चाहता हूँ। कोटा को स्मार्ट शहर घोषित किया गया है। शहरी विकास मंत्रालय एवं रेल मंत्रालय के बीच स्मार्ट रेलवे स्टेशन बनाने के लिए एमओयु किया गया है जिसके अंतर्गत कोटा को स्मार्ट रेलवे स्टेशन के रूप में विकासित किया जाना है। मेरी सरकार से माँग है कि इस दिशा में जल्द ही उचित कार्ययोजना बनाकर शुरू की जाए। मेरा ये भी निवेदन है कि राजस्थान में रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए मुम्बई से जयपुर बुलेट ट्रेन की शुरूआत की जाए एवं इसका एक पड़ाव कोटा में भी निर्धारित किया जाए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा में, कोटा-मुम्बई रेल मार्ग पर कोटा शहर से 9 किलोमीटर की दूरी पर डकनिया तलाव स्टेशन विद्यमान है। पिछले दो दशकों से कोटा शहर का विस्तार इसी दिशा में होता रहा और आज यह शहर के हृदय स्थल के रूप में जाना जाने लगा है। प्रतिवर्ष लाखों कि संख्या में आनेवाले छात्र छात्राओं को पढ़ाने वाले सभी कोचिंग संस्थाएँ इसी स्टेशन के पास स्थित हैं। इस स्टेशन का विस्तार अपेक्षित है। आज जरूरत इस बात की है कि इसे कोटा रेलवे स्टेशन की तर्ज पर स्मार्ट स्टेशन के विकास में एक बड़ी बाधा लूप लाइन ना होना है। उक्त लूप लाइन का प्रस्ताव कोटा मंडल द्वारा मुख्यालय में विचाराधीन है। इसे यथाशीघ्र स्वीकृति किया जाना चाहिए साथ ही इसे आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। डकनिया रेलवे स्टेशन को कोटा के सेटेलाइट स्टेशन के रूप में विकसित किये जाने की नितांत आवश्यकता है।

कोटा और झालावाड़ के बीच ट्रेन संख्या 05613,05614 अस्थायी आधार पर शुरू की गई थी। हर तीन महीनों में इसका नवीकरण किया जाता है। मेरी सरकार से माँग है कि इस रूट की व्यवस्था को देखते हुए दोनों ट्रेनों को स्थायी किया जाए।

इसी तरह ट्रेन 098087 और 098088, कोटा- निजामुद्दीन रूट पर होलीडे ट्रेन के रूप में अस्थायी तौर शुरू की गई है। यात्रियों की सुविधा को देखते हुए मेरे निर्वाचन क्षेत्र और नई दिल्ली के बीच इस ट्रेन को स्थायी रूप से जारी रखने की आवश्यकता है।

22982 कोटा-गंगानगर सुपरफास्ट ट्रेन को स्थायी रूप से पेश किया गया है। हालांकि, मार्ग को झालावाड़ तक विस्तारित करने की आवश्यकता है। यदि इसकी मंजूरी दे दी गयी तो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रामगंज मंडी के लोगों के लिए आवागमन में ये सुविधादायक होगा।

मैं माननीय मंत्री को कोटा से नागदा के बीच लोगों की सुविधा के लिए एक मेमो ट्रेन चलाने के लिए आग्रह करता हूँ। ट्रेन संख्या 9838 - कोटा झालावाड़ को बारां तक विस्तारित करने की आवश्यकता है ताकि अधिक यात्री ट्रेन को लाभ ले सकें।

कोटा एक शैक्षिणिक केन्द्र है जहाँ हजारों छात्र अध्ययन करते हैं। इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि नीचे वर्णित रेलगाड़ियों को स्थायी आधार पर चलाया जाए। वर्तमान में, ये दो बार साप्ताहिक या अस्थायी रूप से चल रहे हैं।

19083 - कोटा से जम्मू तवी और 19805 - कोटा उधमपुर दोनों साप्ताहिक चल रहे हैं और यह दैनिक रूप से चलाने की जरूरत है। इसी तरह, जयपुर से पुणे में 12939,12940 रन एक सप्ताह में दो बार चलाते हैं। इन दोनों ट्रेनों को स्थायी आधार पर चलाने की आवश्यकता है।

ट्रेन नंबर 12911,12912 हरिद्वार-चलसाड जो कोटा के माध्यम से चलाता है, वर्तमान में साप्ताहिक आधार पर चलती है इसे दैनिक आधार पर चलाने की आवश्यकता है।

ट्रेन 12975,12976, जयपुर मैसूर दो बार एक सप्ताह में चलती है, यात्री ट्रैफिक को ध्यान में रखते हुए इसे नियमित रूप से चलाने की जरूरत है।

एक नई ट्रेन कोटा से उदयपुर के बीच चलायी जानी चाहिए और अहमदाबाद तक इसे विस्तारिक किया जाना चाहिए। इसी तरह बिहार से भी कनेक्टिविटी को सुधारने की जरूरत है। इस हेतु नयी ट्रेन चलाना नितांत रूप से आवश्यक है।

अब तक, कोटा-पटना एक्सप्रेस (13230) दो महत्वपूर्ण स्टेशनों के बीच एकमात्र सीधी ट्रेन है। इसी तरह, कोटा-ग्वालियर को जोड़ने के लिए एक नई ट्रेन की शुरूआत की जानी चाहिए इसे गोरखपुर मार्ग, इलाहाबाद और वाराणसी से भी जोड़ने की आवश्यकता है।

कोटा की आबादी के विस्तार को देखते हुए कोटा में डकनिया रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण पड़ाव बन गया है। इसलिए 12903, 12904 स्वर्ण मंदिर, 12905,12906 जयपुर मुम्बई ट्रेन को डकनिया तलाव में ठहराव होना चाहिए। इसके अलावा, कोटा से दिल्ली के बीच जनशताब्दी एक्सप्रेस चलानी चाहिए इसका भी ठहराव डकनिया तलाव स्टेशन पर होना चाहिए।

बूंदी जिले का केशोरायपाटन एक धार्मिक स्थल है। इसलिए यह महत्वपूर्ण है कि जनशताब्दी, मेवाड़ एक्सप्रेस, रणथंबोर एक्सप्रेस और दयोदय एक्सप्रेस केशोरायपाटन पर रूके। ये कदम केशोरायपाटन के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देगा।

इंद्रगढ़ जिला बूंदी पर अजमेर - जबलपुर, जनशताब्दी, मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव भी आवश्यक है। देहरादून एक्सप्रेस के ठहराव स्थल के रूप में बूंदी जिले के तालेडा स्टेशन को भी सम्मिलित किया जाना चाहिए। रामगंजमंडी स्टेशन पर फ्रंटियर मेल / जम्मूतवी के भी ठहराव की जरूरत है। कापरेन स्टेशन पर दयोदय / कोटा - हनुमानगढ़ ट्रेन का ठहराव सुनिश्चित किये जाने की भी आवश्यकता है। लाखेरी स्टेशन पर जनशताब्दी / दयोदय / मेवाड़ एक्सप्रेस के ठहराव की भी जरूरत है।

वर्तमान में कोटा से लेकर झालावाड़ तक आने वाली ट्रेन 19.15 घंटे में रवाना हो जाती है। हालांकि, यदि इस ट्रेन को 45 मिनट देर से चलाकर 20.00 तक कर दिया जाए तो यह निजामुद्दीन से आ रहे यात्रियों एवं चित्तौड़ और जनशताब्दी से आने वाले यात्रियों के लिए भी श्रेयस्कर होगा। यह न केवल लोगों के लिए सुविधाजनक होगा बल्कि इस मार्ग पर यात्री यातायात में भी सुधार लाने में उल्लेखनीय योगदान देगा।

जयपुर चेन्नई एक्सप्रेस दैनिक आधार पर चलता है। हालांकि, सात दिनों में से तीन दिन ही रामगंज मंडी से शुरू होता है। इसलिए, मैं मंत्री को आग्रह करता हूँ कि यह सुनिश्चित करे कि ट्रेन रामगंज मंडी से स्थायी रूप से प्रतिदिन चले।

मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहूँगा कि 2014 के बजट में एक नई ट्रेन नागदा, कोटा के जरिए बांद्रा और जयपुर के लिए घोषित की गयी थी। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि ट्रेन का विस्तार नई दिल्ली तक किया जाए एवं बीच में रतलाम, चित्तौड़, बूंदी, कोटा, सवाई माधोपुर में इसका ठहराव सुनिश्चित किया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित महत्वपूर्ण मामलों में से एक कोटा और रानपुर के बीच पुल के ऊपर के निर्माण का है। एक अंडरपास या एक ओवर बिजू को निर्माण मोडक में किये जाने की जरूरत है।

मैं आपका ध्यान कोटा के लिए एक महत्वपूर्ण ट्रेन को शुरू करवाने के लिए करना चाहता हूँ। पिछले रेल बजट के दौरान उदय ट्रेन शुरू की गई थी। कोटा से उदयपुर के बीच कई ट्रेन चल रही है। कोटा - जयपुर उदयपुर के बीच हजारों यात्री रोजाना यात्रा करते हैं इसलिए कोटा - उदयपुर वाया जयपुर से कोटा उदय ट्रेन चलाने की नितांत आवश्यकता है।

मैं आपका ध्यान अपने कोटा संभाग के लिए आवश्यक रेल सेवा के लिए दिलाना चाहता हूँ पिछले रेल बजट में आपके द्वारा तेजस ट्रेन विभिन्न रूटों पर चलाई गई है। कोटा राजस्थान के प्रमुख शैक्षिणिक एवं औद्योगिक शहरों में से एक है।

कोटा से जयपुर रूट पर हजारों यात्री रोजाना सफर करते हैं। कोटा से जयपुर के बीच कनेक्टिविटी बेहतर करने के लिए तेजस ट्रेन की सेवाएँ जयपुर - कोटा रूट पर शुरू करने की आवश्यकत है। इससे कोटा - जयपुर सफर करने वाले यात्रियों को तो लाभ होगा ही साथ ही साथ रेलवे को राजस्व में भी फायदा होगा।

मैं आपका ध्यान अपने लोकसभा क्षेत्र कोटा बूँदी के लिए आवश्यक रेल सेवा की ओर दिलाना चाहता हूँ। पिछले रेल बजट सत्र में आपके द्वारा हमसफर ट्रेन विभिन्न रूटों पर चलाई गई है। ,

कोटा एक शैक्षिणिक नगरी है, एवं यहाँ देश के विभिन्न स्थानों से छात्र पढ़ने के लिए आते हैं जिसमें एक बड़ा हिस्सा पूर्वांचल से आने वाले छात्रों का है। इन छात्रों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए हमसफर ट्रेन को कोटा से पटना चलवाने का कष्ट करें। इस ट्रेन का संचालन करने पर एक बड़ा हिस्सा इसका लाभ प्राप्त कर सकेगा।

मैं आपका ध्यान जुल्मी से झालावाड़ के बीच अरनिया, गादिया के मध्य नया फ्लैग स्टेशन/हॉल्ट बनाये जाने की आवश्यकता की ओर दिलाना चाहता हूँ। जुल्मी से झालावाड़ के बीच अरनिया, गादिया के मध्य नया फ्लैग स्टेशन/हॉल्ट बनाये जाने की नितांत आवश्यकता है।

मैं आपका ध्यान कोटा रेलवे स्टेशन के पास रेलवे गेट नं. 1 गुणा 13 पर रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण की आवश्यकता की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ, यदि तकनीकी कारणों से ओवर ब्रिज संभव न हो तो फुट ओवर ब्रिज या अण्डर पास से जो भी संभव हो बनाया जाना आवश्यक है, वहाँ पर मुक्तिधाम एवं कब्रिस्तान दोनो बने हुए हैं तथा बड़ी संख्या में लोग अंतिम क्रिया हेतु जाते हैं, जिन्हें 6 किलामीटर का अनावश्यक चक्कर लगाना पड़ता है।

अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि इस संबंध में उचित कार्रवाई किया जाए एवं कोटा रेलवे स्टेशन के पास गेट नं. 1 गुणा 13 पर रेलवे ओवर ब्रिज अथवा फुट ओवर ब्रिज या अण्डर पास बनवाने का प्रावधान जल्द करें।

कोटा हैदराबाद साप्ताहिक ट्रेन को सप्ताह में सात दिन चलाये जाने की आवश्यकता है। साथ ही कोटा से ग्वालियर - भण्डि पैसेंजर को लखनऊ तक बढ़ाने की आवश्यकता है। कोटा - ग्वालियर मार्ग से गोरखपुर, इलाहाबाद व वाराणसी से जोड़ने वाली नई दिल्ली गाड़ियाँ चलाई जानी आवश्यक है। आगरा, कोटा, बूँदी, चित्तोड़, नीमच, मंदासोर, जावरा व रतलाम के बीच चलने वाली पैसेंजर गाड़ियों को इंदौर तक चलाए जाने की आवश्यकता है। जोधपुर, पाली, अजमेर, जावरा होते हुए रतलाम के बीच चलने वाली पैसेंजर को इंदौर तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। झालावाड़ से जयपुर जोड़ने के लिए कोटा - जयपुर - गंगानगर को झालावाड़ तक बढ़ाया जाए। साथ ही जयपुर पुणे यात्री को जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे नियमित चलाया जाए।

मैं ये भी माँग करना चाहता हूँ कि कोटा - बारां - ग्वालियर - श्योपुर रेल परियोजना के अंतर्गत ग्वालियर - श्योपुर के मध्य गेज परिवर्तन के साथ-साथ नई रेल लाइन भी बिछाई जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर जाने वाली कोटा - जयपुर पैसेंजर ट्रेनों में ए.सी. एवं नॉन ए.सी. कोच बढ़ाये जाने की आवश्यकता की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। साथ ही इंटर सिटी एक्सप्रेस में संपूर्ण फर्स्ट क्लास ए.सी. कोच की जरूरत है।

देहरादून एक्सप्रेस जो कि बांद्रा देहरादून से संचालित होती है उसमें केवल बांद्रा से कोटा तक 2 जनरल कोच लगाए जाते हैं जिसके कारण साधारण यात्रियों को असुविधा रहती है इन्हें बढ़ाकर 5 कोच किया जाना आवश्यक है।

अंततः मैं रेल बजट की अनुपूरक अनुदान माँगों का समर्थन करता हूँ। हमारे ऊर्जावान रेल मंत्री जी ने एक ऐसा आदर्श रेल बजट प्रस्तुत किया है जो किसी राजनैतिक आधार पर न होकर सार्वभौमिक, सर्वग्राही, सर्वस्पर्शी है और इसके लिए वो बधाई के पात्र हैं। भारतीय रेल के बारे में आम धारणा है, पूरब से पश्चिम तक, उत्तर से दक्षिण तक, कश्मीर से कन्याकुमारी तक और कच्छ से कटक तक रेल दिलों को जोड़ने को काम करती है। हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के "सबका साथ सबका विकास" के नारे को चरितार्थ करने वाला रेल बजट हमारे आदरणीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। अभी तक तो

राजनैतिक आधार पर निर्णय लिये जाते थे, लोक लुभावन रेल बजट प्रस्तुत किये जाते थे जिसमें क्षेत्रीय संतुलन का सर्वदा अभाव रहता था। उसका खामियाजा आज भारतीय रेल को भुगतना पड़ रहा है। मुझे उम्मीद है कि जल्द ही यशस्वी रेलमंत्री के कुशल निर्देशन मे रेलवे निश्चय ही प्रतिष्ठा के नए आयाम तय करेगी।

*SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): This is the first time that Railways have no separate budget and it is with the General Budget that the Railway Budget was presented by the Finance Minister. It really reduces the scope for the discussion on the Railways in the House. After 92 years why the Government has taken such a decision is not clear and it was also not consulted in the Parliament.

Railway is a big public undertaking giving employment to the lakhs of workers and employees, but for the last 10 years the number of employees and workers has reduced from 17 lakhs to 13 lakhs. It is because of the privatization that the Government has followed. When new lines, new schemes and new trains are introduced, why the human power is becoming less? It really comprises with the safety side also. Without sufficient human resources it is not possible to make a better system in the Railway. As a result common passengers are suffering. Government has taken the policy of liberalization in Railway also by reducing the number of workers and denying other social measures to its employees. So, I strongly oppose the steps taken by the Government to go for the privatization. The success of the Indian Railways is public character and that should not be curtailed.

I would like to speak some of the issues with regard to my State Kerala. The allocation for the Railway in the State is reduced. Though, a number of projects were announced earlier, many of them are not implemented. What we need is that timely intervention and implementation of the projects. A number of accidents have taken place in the national level and in Kerala also. Though a large number of other stations are declared, no facilities are provided in most of the stations. A large number of ROBs are still not completed. In Kerala there is a strong criticism that we are getting old bogies and old trains. Railway has no system of consulting with the State Governments and take decisions. This is also one of the reasons for the failure of many of the projects.

In this connection, I like to point out some of the issue of the State and my Constituency also, which I have already represented at various times:

Kanhangad-Panthoor-Kaniyoor Railway line project has already been included in the Budget (2008-09). The Government of Kerala has assured to cost sharing scheme and 30 crores they have included in the budget. Karnataka Government is also willing to participate in this project. Since it is an inter-state project, this project has to be taken in this Budget.

Cheruvathur-Shornur electrification is completed two days back. So, Shornur to Mangalore railway line is fully electrified now. The memo train can be extended to Shornur to Mangalore which would be helpful to the common passengers.

Extension of trains - Allepy - Kannur executive (16307/8), Trivandrum -Kannur Janasatabdi (12082/83), and Ernakulam - Kannur Executive (16313/14) to Mangalore.

Stoppage for Nethravathi Express, Intercity Express at my home station Nileshwar.

Stoppage for Rajdhani Express at Kasargod.

Stoppage for Parasuram Express at Chervathur.

Stoppage for Eranadu Express at Payangadi.

Stoppage for Egmore Express at Grikaripur.

I also suggest to include ROB No. 88 in the Railway Budget. The State Government has already agreed.

*__श्री राजेन्द्र अग्रवालः__ माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार द्वारा प्रस्तुत यह चौथा बजट है। प्रथम बजट से ही राष्ट्र के निर्माण की जो दिशा एवं गति सरकार ने दी थी, उसके परिणामस्वरूप हमारा देश निरंतर आगे बढ़ रहा है। गरीबों एवं वंचितों को समर्पित इस सरकार ने प्रधानमंत्री जी के विजन, दृढ़ इच्छाशक्ति एवं कठोर परिश्रम के परिणामस्वरूप सामाजिक, आर्थिक, राजनैतिक क्षेत्र आदि में नवजीवन का संचार कर दिया है। वर्ष 2017 के बजट में राष्ट्र निर्माण का यह मंत्र तो गूँज ही रहा है, यह बजट एक अन्य कारण से भी ऐतिहासिक है। रेल बजट को आम बजट में विलय करके बजट के संबंध में औपनिवेशिक युग की संस्कृति का अंत कर दिया गया है। इसके परिणामस्वरूप रेलवे, सड़क मार्ग और जलमार्ग क्षेत्रों के बीच आपसी तालमेल बढ़ाने और एक व्यापक परिवहन का रोडमैप तैयार करने में मदद मिलेगी। पहली बार सामान्य बजट के अंतर्गत रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांग पर आज यह चर्चा हो रही है।

रेलवे देश की अर्थव्यवस्था के विकास का इंजन होता है। उसे ऐसा ही होना चाहिए, परन्तु दशकों तक इस सोच के साथ रेलवे के विकास की चिन्ता नहीं की गई। साल दर साल रेल बजट प्रस्तुत होते थे परन्तु व्यक्तियों अथवा दलों की राजनैतिक इच्छाओं के बोझ तले ये बजट दब जाते थे। घोषणाऐं हो जाती थी परन्तु उन्हें पूरा करना प्रायः रेलमंत्री भूल जाते थे। मैं इस बात के लिए माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु को बधाई देना चाहता हूँ कि रेलवे का बोझ बनकर निरन्तर उसे अक्षम बनाने वाली इन पुरानी परम्पराओं को पूरी तरह त्याग कर नई दृष्टि एवं संकल्प के साथ रेलवे को सही मायने में देश के विकास का इंजन बनाने में वह सफल हो रहे हैं। चाहे रेलवे के बुनियादी ढांचे के सुदृढ़ीकरण एवं विस्तार का मामला हो, यात्रियों की सेवा एवं सुरक्षा का मामला हो, रेलवे स्टेशनों की सुविधा एवं स्वच्छता का मामला हो अथवा डिजीटल टैक्नोलोजी के बेहतर उपयोग द्वारा रेलवे की कार्यक्षमता सुधारने का मामला हो। प्रत्येक पहलू का ध्यान रखते हुए रेलवे का समग्र कायाकल्प करने का कार्य हमारे माननीय मंत्री जी द्वारा किया जा रहा है। इन सब विषयों की चर्चा माननीय सदस्यों द्वारा सदन में की गई है, मैं उसको दोहराना नहीं चाहता। अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं तथा अपेक्षाओं की ओर आपके माध्यम से रेलमंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। मुझे विश्वास है कि प्रभुजी इस ओर ध्यान देंगे।

दिल्ली से सहारनपुर, दिल्ली से मुरादाबाद तथा मेरठ से खुर्जा रेलखंडों के दोहरीकरण के विद्युतीकरण की मांग मैं उठाता रहा हूँ। इनमें पहले दो कार्यों को पूर्ण कर दिया गया है तथा खुर्जा-मेरठ रेलखंड के दोहरीकरण का कार्य इस बजट में आपने स्वीकृत किया है, इसके लिए मैं रेल मंत्री का आभार व्यक्त करता हूँ। समर्पित मालभाड़ा गलियारों में पूर्वी गलियारे को मेरठ से जोड़ने वाले मेरठ-खुर्जा रेलखंड पर अतिरिक्त कारीडोर लाईन डालने का कार्य भी अभी प्रारम्भ नहीं हुआ है। मेरा अनुरोध है कि इन घोषित परन्तु अधूरे कार्यों को शीघ्र पूरा कराने का कष्ट करें।

मेरठ (दौराला) पानीपत तथा बिजनौर-हस्तिनापुर-मेरठ रेलवे लाइनों पर कुछ काम प्रारम्भ हुआ है। कैथल-करनाल-शामली-मेरठ के नई लाईन का भी सर्वे प्रारम्भ हुआ है। मैं इस सबके लिए माननीय रेल मंत्री जी का पुनः आभार व्यक्त करता हूँ तथा मुझे विश्वास है कि रेल मंत्रालय की नई कार्य प्रणाली के अनुसार इन सभी प्रोजेक्टों पर शीघ्र प्रगति दिखाई देने लगेगी।

मेरठ-खुर्जा रेल खंड को समपार मुक्त करने के लिए लगभग 40 अंडरपास स्वीकृत किए गए हैं तथा इन पर काम चल रहा है इन अंडरपास के निर्माण में अत्यन्त विलंब हो रहा है तथा मानकों का उल्लघंन भी हो रहा है। मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि इन अंडरपासों का निर्माण मानकों के अनुरूप हो तथा शीघ्र पूर्ण हो ताकि रेल पथ के दोनों ओर बसे गांवों के नागरिकों की कठिनाइयां दूर हों।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा में मेरठ तथा हापुड़ अत्यंत महत्वपूर्ण नगर हैं। दिल्ली-अम्बाला रेलखंड पर मेरठ दिल्ली से 70 किमी तथा दिल्ली-मुरादाबाद रेलखंड पर हापुड़ सेमातृ 60 किमी की दूरी पर स्थित हैं। हजारों की संख्या में यात्री विभिन्न प्रयोजनों से मेरठ तथा हापुड़ से दिल्ली आते जाते हैं। 60-70 किमी की दूरी तय करने में उन्हे 3 घंटे अथवा उससे भी अधिक समय लग जाता है। मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ ईएमयू रेल सेवाओं का परिचालन शीघ्र प्रारम्भ करने की कृपा करें।

पश्चिमी उत्तर प्रदेश में रेल सेवाओं के विस्तार की दृष्टि से मैं निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने की रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ-

- मेरठ से हापुड़ होते हुए विभिन्न स्थानों से मथुरा तथा वृन्दावन की यात्रा के लिए बड़ी संख्या में यात्री जाते हैं अतः मेरठ से वृन्दावन तक एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा चलाई जाये।

मेरठ कैन्ट स्टेशन पर कंकरखेड़ा की उपरोक्त बड़ी आबादी के दोपहिया वाहनों के आवागमन की सुविधा के लिए स्टेशन पर एक उपरगामी पुल बनाया जाना अत्यन्त आवश्यक है।

मेरठ तथा हापुड़ के मध्य खरखौदा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। मेरठ दक्षिण तथा खरखौदा निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को नौचन्दी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए पूरे मेरठ शहर पार करके दस से बीस किमी दूर जाना पड़ता है। जाम इत्यादि के कारण इसमें अनेक बार घंटों लग जाते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि नौचन्दी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस का खरखौदा स्टेशन पर स्टॉपेज देने का कष्ट करें।

हापुड़ नगर हापुड़ जनपद का मुख्यालय है तथा दिल्ली-मुरादाबाद एवं मेरठ-खुर्जा रेलखंडों का अत्यंत महत्वपूर्ण जंक्शन भी है। मेरठ तथा बुलन्दशहर तक के यात्री हापुड़ आकर अनेक रेलों से यात्रा करते हैं। आवागमन की सुविधा की दृष्टि से निम्न ट्रेनों का हापुड़ स्टेशन पर अप व डाउन ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है-

12203/12204 गरीब रथ एक्सप्रेस

15035/15036 काठगोदाम-आंनद विहार सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस

12391/12392 नई दिल्ली-पटना श्रमजीवी एक्सप्रेस

मेरठ सिटी स्टेशन अत्याधिक भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र में है जिस कारण कई बार यात्रियों का वहाँ पहुँचना अत्याधिक कठिन हो जाता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित ट्रेनों का मेरठ कैन्ट रेलवे स्टेशन पर ठहराव कराने का कष्ट करें-

14317/14318 उज्जैन-देहरादून एक्सप्रेस

14309/14310 इन्दौर-देहरादन एक्सप्रेस

19565/19566 औरंगा-देहरादून एक्सप्रेस

19326/19326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस

12911/12912 बलसाड-हरिद्वार एक्सप्रेस

12287/12288 कोच्चीवली-देहरादून एक्सप्रेस

12687/12688 मदुरै-देहरादून एक्सप्रेस

हापुड़-खुर्जा रेलवे लाईन पर रेलवे क्रासिंग चौकी सं. सी-37 के निकट तकासराय में एक रेलवे हाल्ट बनाया जाये ताकि निकट के अनेक विद्यालयों में आने वाले छात्रों एवं किसानों को अवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। इस क्रासिंग पर हाल्ट बनवाने हेतु विद्यालयों की ओर से सन् 1978 से निरंतर मांग की जा रही है।

मेरठ कैंट तथा दौराला के बीच पावलीखास स्टेशन है। यह स्टेशन जब बनया गया था तब मेरठ-रूड़की रोड पर मोदीपुरम-पल्लवपुरम आदि बस्तियां नहीं बसी थीं, अब इन बस्तियों तथा यहाँ स्थित दो विश्वविद्यालयों के कारण एक-डेढ़ लाख की आबादी यहाँ रहती है परन्तु पावलीखास स्टेशन के लिए इस दिशा से कोई सम्पर्क मार्ग नहीं है। इस मार्ग को बनाया जाना चाहिए ताकि जनता को स्टेशन तक पहुँचने में आसानी हो।

जैसा मैंने प्रारम्भ में ही निवेदन किया है, रेल मंत्री जी से अपेक्षाएं बहुत हैं, उनमें से मैंने कुछ का उल्लेख किया है। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे तथा इन अपेक्षाओं को पूरा करेंगे।

आपने मुझे अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं पुनः आपका आभारी हूँ।

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव)** ः मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय रेल मंत्री जी विगत तीन सालों से रेलवे के बहुमुखी विकास के लिए जी-जान से जुटे हुए हैं। उनके सतत् प्रयासों का ही परिणाम है कि लगातार पिछले तीन सालों से न तो यात्री भाड़े में बढ़ोतरी की गई है और न ही माल भाड़े में बढ़ोतरी की गई है। यात्री भाड़े में बढ़ोतरी न किए जाने से जहां देश के आम नागरिकों तथा विशेष रूप से गरीब वर्ग के लोगों को बड़ी राहत मिली है वहीं दूसरी ओर माल भाड़े में बढ़ोतरी न किए जाने के कारण महंगाई में रोक लगेगी तथा आम जरूरतों की चीजों की कीमतों को बढ़ने से रोकने में मदद मिलेगी क्योंकि आम जरूरत की अधिकांश चीजों की ढुलाई रेलवे द्वारा ही की जाती है। यही नहीं उन्होंने अन्य ऐसे कारगर तरीके ढूंढे हैं जिनसे रेलवे के राजस्व में लगातार बढ़ोतरी हो रही है।

पहले हर दिन चार किलोमीटर रेल लाइन बिछती थी। अब हमने 19 किलोमीटर प्रतिदिन रेल लाइन बिछाने का कार्य शुरू किया है। उन्होंने कहा कि विकास को गति देने के लिए हर राज्य में संयुक्त उपक्रम कंपनी बनाकर रेल लाइन का निर्माण होगा। यह सुनिश्चित किया जा रहा है कि रेल परियोजनाओं पर काम समय से हो और यात्रियों को बेहतर सुविधाएं दी जा सकें।

उनके सतत् प्रयासों से जल्द ही हाईस्पीड और सेमी स्पीड ट्रेनें लायी जा रही हैं। इनमें आम जनता के लिए दीनदयाल और अंत्योदय एक्सप्रेस ट्रेनें शामिल हैं। इसके अलावा उदय एक्सप्रेस, तेजस एक्सप्रेस और हमसफर आदि ट्रेन भी हैं। चार नई ट्रेनें- अंत्योदय, तेजस, हमसफर और उदय चलाने का निर्णय निश्चय ही सराहनीय है। हमारे अधिकांश गरीब आम यात्री बिना आरक्षण के ही यात्रा करते हैं। पूरी की पूरी अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित होगी इससे इन यात्रियों को दूर-दराज की यात्रा करने में काफी सहूलियत होगी।

रेल विभाग हमारे माननीय प्रधानमंत्री के इस विजन को साकार करने में जी जान से जुटा है कि तेजी और कुशलता के साथ काम हो। मुझे पूरी आशा है कि रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे 2020 तक बड़ी लाइनों के काम को पूरा करने के लक्ष्य को हासिल करने में अवश्य ही कामयाब होगा।

इस अवसर पर मैं अपने जलगांव संसदीय क्षेत्र की रेल से संबंधित निम्नलिखित कतिपय समस्याओं की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। बढ़ते यातायात के कारण मेरे जलगांव क्षेत्र में आम जनता को निम्नलिखित लेवल क्रांसिंगों पर अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है तथा घंटों ट्रैफिक जाम रहता है तथा यहा ऊपरी पुल बनाए जाने की तत्काल आवश्यकता है -

काजगांव, भदगांव में कि.मी. 347/12-14 पर लेवल क्रांसिंग संख्या 126

काजगांव में कि.मी. 422/4-5 पर लेवल क्रांसिंग संख्या 149

दुध फेडरेशन पर कि.मी. 304/8-9 पर लेवल क्रांसिंग संख्या 148

शिवाजीनगर में कि.मी. 420/9-11 पर ऊपरी पुल का पुनर्निर्माण

हालांकि रेलवे उपरोक्त ऊपरी पुलों को शेयरिंग आधार पर बनाने के लिए तैयार है परन्तु स्थानीय निकाय व राज्य सरकार पिछले कई सालों के लगातार सूखे के कारण वित्तीय संकट में हैं तथा उक्त पुलों के निर्माण हेतु अपना हिस्सा देने में असमर्थ हैं। मैंने इस विषय में माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी से भी अनुरोध किया था तथा उन्होंने मुझे आश्वासन दिया था कि वह इस कार्य हेतु केन्द्रीय सड़क निधि से धनराशि उपलब्ध करवाने का प्रयास करेंगे। अतः मेरा रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह सड़क परिवहन मंत्रालय के साथ समन्वय कर यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों को देखते हुए उक्त ऊपरी पुलों का निर्माण रेलवे तथा केन्द्रीय सड़क निधि से उपलब्ध धन से संयुक्त रूप से करवाने का कष्ट करें।

कुछ समय पहले रेलवे ने मेरे जलगांव क्षेत्र में जलगांव, धरणगांव, चालीसगांव, पाचोरा और अमलनेर स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने की घोषणा की थी परन्तु अभी तक इस पर काम चालू नहीं हुआ है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इन स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने का काम जल्द से जल्द चालू किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र से कतिपय रेलों की विभिन्न स्टेशनों पर ठहराव के बारे में अनेक अनुरोध प्राप्त हुए हैं। इन सभी अनुरोधों को मैं पत्र के माध्यम से मैं पहले ही रेल मंत्रालय को भेज चुका हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने मुझे व्यक्तिगत रूप से आश्वासन दिया था कि आम जनता की परेशानियों व जरूरतों के मद्देनजर निम्नलिखित चार ठहरावों को मान लिया जाएगाः-

रेल का नाम	ठहराव स्टेशन
सचखण्ड एक्सप्रेस	चालीसगांव
महानगरी एक्सप्रेस	चालीसगांव
विदर्भ एक्सप्रेस	पचोरा
नवजीवन एक्सप्रेस	धारणगांव

रेलवे ने अब तक केवल एक ठहराव अर्थात् सचखण्ड एक्सप्रेस का चालीसगांव पर ठहराव की मांग का अनुमोदन किया है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह मेरे जलगांव क्षेत्र के निवासियों की मांग व जरूरत को ध्यान में रखते हुए शेष तीन ठहरावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर शीघ्रातिशीघ्र अनुमोदित करने का कष्ट करें।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह मेरे क्षेत्र की निम्नलिखित मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उन्हें पूरा करने हेतु निर्देश जारी करने का कष्ट करें-

जलगांव-उधना लाइन के दोहरीकरण का काम लगभग पूरा हो चुका है। मेरी बहुत समय से मांग है कि भुसावल-मुंबई नई ट्रेन जो वेस्टर्न से जलगांव, धरणगाव, अमलनेर, नंदुरबार, सूरत, वापी होकर बांद्रा तक चलाई जाए। हम इस पंडित दीनदयाल उपाध्याय शताब्दी वर्ष मना रहे हैं। यह नई ट्रेन पंडित दीनदयाल उपाध्याय के नाम से शुरू की जाए।

There is a need to introduce a Rajdhani Express Mumbai/Delhi/Mumbai via Manmad, Bhusawal, Khandwa with stoppage at Chalisgaon and Jalgaon. This is a long cherished demand for my Jalgaon Parliamentary Constituency. I am continuously demanding for introduction of this train for the last 8 years but the same has not been acceded to so far.

The construction of double line from Bhusawal to Mumbai via Surat has already been completed but the railway operations have not been started on this section. I suggest that a new Express Train may be introduced on this section in the name of Pandit Deen Dayal Upadhyaya ji as a mark of respect during his centenary celebrations;

The train 49025/49026 Amrawati -Surat Fast Passenger train is run tri-weekly at present. Keeping in view the demand of passengers, it should be run daily along with attaching AC Chair car as well as increasing the number of general coaches to this train;

The train no. 09049/09050 Amrawati Udhna Holiday Fast Passenger is run during Deepawai holidays and summer holidays. Keeping in view its popularity, this train should be run on daily basis.

Dadar has enough space for night halt of railway rakes. I strongly demand that a new 18 bogies Bhusawal to Dadar and Dadar to Bhusawal train with two rakes may be introduced at the earliest;

Enough number of AC coaches are available at present. I suggest that a new AC train on the lines of Gareeb Rath from Bhusawal to Pune and Pune to Bhusawal via Manmad and Ahmadnagar may be introduced.

The Chalisgaon and Jalgaon stations have enough space for stabling services of railway rakes. As such, these stations should be given the status of stabling line and new trains starting from here may be introduced.

Since Chalisgaon and Jalgaon stations have enough place, the provision of maintenance services may be made at these stations.

). The conversion of Pachora Junction to Jamner Junction narrow gauge line to broad gauge line has already been sanctioned long ago. This line should be extended up to Ajanta-Ellora and construction work on conversion of this line should be started at the earliest and the new trains may be introduced on this section as early as possible.

.. The survey report regarding construction of new Dhule- Amalner railway line has already been submitted to Railway Board a few years ago. After survey, nothing has been done for starting construction on this line. The Construction work on this line has not been taken up so far. I suggest that the proposal for construction of new Dhule-Amalner broad gauge line may be approved and construction work started as early as possible.

!. The survey work on Chalisgaon to Aurangabad new railway line has been completed and sanctioned. Necessary provisions may be made in the Budget for starting construction on this line.

3. The following trains do not have sufficient passenger quota as per requirement, the provision for which may be made: Karnataka Express, Amrawati Express, Goa Express, Sachkhand Express and Mangla Express.

4. Construction of Foot Over Bridge and provision of escalator at Chalisgaon Railway Station.

5. Construction of Railway Under Bridge near Chalisgaon Railway Station.

6. Construction of Foot Over Bridges at Pacharo, Amalner and Dharangaon Railway Stations.

7. Construction of Foot Over Bridge, provision of one escalator and two lifts at Jalgaon Railway Station.

8. Shifting of Railway Goods Sheds in Jalgaon to Paldi or Bhadli Railway Stations.

). Construction of Over Bridge at railway crossing between Amalner-Jalod.

). Construction of ROB at Mahiji Railway Station (near Pachora).

.. The railway crossing No. 130 at Mauje-Choubare in Taluka Amalner has been closed for the last one and half year. As a result thereof, 6 nearby villages have been totally cutoff from the city. Immediate steps should be taken of re-open this railway crossing on priority basis.

I once again support the demands for grants for Railways.

*__श्री रोड़मल नागर (राजगढ़)__ः रेलवे की अनुदान माँगों से संबंधित इस चर्चा में, मैं इन अनुदानों की माँगों 2017-2018 का समर्थन करता हूँ। आज हम देखे तो भारतीय रेल भारत की प्रगति और आर्थिक विकास को बनाना चाहती है। आज रेलवे की ट्विटर सेवा काफी प्रभावी रूप से कार्य कर रही है इसके माध्यम से पैसेंजर अपनी समस्या को माननीय रेल मंत्री जी से अवगत करा सकता है, और उस पैसेंजर को कुछ ही समय में उस समस्या से निजात मिल जाती है। आज रेलवे में आईआरसीटीसी के माध्यम से ई-टिकटिंग की व्यवस्था हो जाने से लोगों को काफी सुविधा प्राप्त हुई है। और अब रेलवे बोर्ड यह व्यवस्था करने वाली है कि अगर कोई रेलगाड़ी लेट चल रही है तो इसकी सूचना पैसेंजर को एसएमएस के द्वारा दो घंटे पहले मिल जाएगी। अतः मैं यह कहना चाहूँगा कि पहले कि अपेक्षा आज लोग भारतीय रेल मे बहुत अच्छी प्रकार की सुविधा देख रहे हैं। भारतीय रेल के सामने एक चुनौती यह है कि उसकी सुरक्षा और संरक्षा का जिसके समाधान के लिए हमारे रेल मंत्री जी ने बहुत ही गंभीरता से लिया है और आने वाले कुछ समय में लगभग सभी रेलगाड़ियों में सीसीटीवी कैमरे लगाने की पहल होने वाली है भारतीय रेल ने सोलर ऊर्जा को उपयोग करने का एक प्रयास प्रारंभ किया है। तथा पहली बार जिन कार्यों को पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने घोषित किया था, लगभग पूरी होने के कगार पर है, आधार के माध्यम से सीनियर सिटिजन को मिलने

वाली छूट को अब उनके खाते मे भेजने को भी भारतीय रेल ने योजना बनाने पर पहल शुरू कर दिया है, भारतीय रेल ने दिल्ली और आगरा के बीच में सेमी हाईस्पीड ट्रेन प्रारंभ किया है, भारतीय रेल में एसएमएस आधारित **'वलीन माई कोच'** सेवा प्रारंभ किया जा चुका है। भारतीय रेलवे में मिलने वाले भोज्य पदार्थ के मूल्य निर्धारण कर के उसमें होने वाले धाँधली को रोकने की बहुत बड़ी पहल किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि हमारे लोक सभा क्षेत्र में जनता ही समस्याओं को देखते रामगंजमण्डी से झालावाड़ खिलचीपुर राजगढ़ व्यावरा नरसिंहगढ़ कुरावर भोपाल नई रेल जो वर्षों से लम्बित पड़ी है उसमें गति लाने का काम रेल मंत्रालय ने प्रारंभ किया है जिससे भोपाल से कोटा की दूरी लगभग 125 कि.मी. कम हो जाएगी तथा रामगंजमण्डी से सोयत सूरनेर आगरा होते हुए उज्जैन के लिए जो सर्वे पूर्ण हुआ है सरकार से निवेदन करता हूँ कि उस कार्य को प्रारंभ किया जाए साथ ही मक्सी से सारंगपुर व्यावरा बीनागंज रूठीआई तक दोहरीकरण एवं विद्युतिकरण करवाया जाए। ताकि अन्य क्षेत्रों का दबाव कम हो कर यात्रियों को सुविधा मिल सके।

*DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR): Almost after 92 years, the rail budget has been merged with the General Budget. The Government of Odisha had urged upon the Union Government to provide Rs. 5870 crore for development of railways infrastructure in our state but the Government has allocated Rs. 5102 crore which is less than our demand but 9% more compared to the allocation made during the last rail budget. But it is a matter of concern that only 39% of budgetary allocation for railways in respect of Odisha has been spent till December, 2016. Because of this, railway projects of Odisha are not being completed in time. In this regard, I would like to request the Minister to take initiative to expedite completion of projects with a view to start and complete new projects in time. Further, I would like to emphasize upon the issue relating to hike in fare up to 50 per cent for passengers travelling in premium train services - Rajdhanis, Shatabdis and Durontos. This brings a lot of burden on passengers travelling especially by trains. It is a matter of concern that the low-cost airlines in terms of pricing are cheaper than that of premium train services all over the country. One more thing I would like to state is that Odisha bound trains or trains originating in Odisha are preferred to be given late clearance compared to other states bound trains thereby making them late for hours to reach at their destinations. Hence, the Minister is requested to look into the matter sincerely and address the problem.

I would draw the attention of the Minister to the fact that the Ministry of Railways during 2015 introduced two Express Trains from Paradip to Visakhapatnam, Andhra Pradesh and from Paradip to Howarah, West Bengal. However, the express train running between Paradip and Howarah is departing Paradip station at 1115 hours at night and passing through other important stations of the region namely Badabandha, Rahama, Raghunathpur, etc. at odd hours and similarly, the up-express from Howarah to Paradip is also passing the above mentioned station at odd hours thereby depriving the people of this region of the services of the said superfast express. Secondly, as the Paradip-Howarah super fast express is being terminated at Santragachi station, passengers destined for Howarah are facing the difficulties to board another train and to reach their destination. Thirdly, both the superfast express trains running between Paradip-Howarah as well as between Paradip and Visakhapatnam are running only one day in a week. So, my request is that the Paradip-Howarah superfast express train which is being terminated currently at Santragachi be extended up to Kolkata and the timing of departure of this express train be changed in order to facilitate the commuters of Paradip express trains (from Paradip to Howarah and Paradip to Visakhapatnam) from one day in a week to daily. Further, I would like to emphasize that as Paradip is a port town and an industrial hub, the Paradip station should be upgraded with the modern infrastructure at par with other port town railway stations of the country along with the following facilities:

The roads connecting from main road of Cuttack-Paradip State Highway to different railway stations namely, from Kujang to Badabandh, from Rahama market to Rahama railway station, from Raghunathpur and Tirtol to Raghunathpur Railway station, etc. be repaired and widened;

As Jaipur (Gorakhnath) is one of the important commercial and pilgrimage centres along Cuttack-Paradip State Highway, an ROB along with a full-fledged platform should be constructed/opened at this station;

All the railway stations along the route between Cuttack and Paradip should be provided with basic infrastructure like parking place, rest shade, toilet, lightening etc.;

The construction of permanent road from Mimakana P.H. to Balisahi along south part of the railway track should be started as the land in this regard has been acquired since long;

The Paradip-Vishakhapatnam super fast express should be extended to Chennai;

The Konark-Bhubaneswar express should be extended up to Paradip;

The plantation programme should also be taken up at all the railway stations along the stretch of Cuttack-Paradip rail route;

As there is substantial increase in number of rail commuters from the region along Cuttack-Paradip rail route, new direct trains from Paradip to other cities like Mumbai, Delhi, Ahemedabad, Bangalore, etc. should be introduced; and

At last but not the least, I would like to state that Sarala Das, known as Adikabi and Sudramuni, is a 15th-century poet and scholar of Odia literature. Sarala Das, a self educated man from Kanakpur in Jagatsinghpur, Odisha ventured an incredible feat to write Mahabharata, Ramayana and Chandi Purana in Odia. As one of the founders of Odia literature, his work has formed an enduring source of information on Odisha's history, religion, civilization, culture, philosophy, etc. The sense of Odia nationality has appropriately been reflected in his writings. So, to memorize the contribution of such a great personality, I would like to urge upon the Minister of Railways to name the superfast train running between Puri and Paradip via his birthplace, Kanakpur in Jagatsinghpur as Adikabi Sarala Das superfast Express train.

With these words, I urge upon the Minister, Railways to take necessary steps to provide rail infrastructure in Odisha for overall development of the State.

*SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): For the first time in the history of India since the pre-independence era, the Railway Budget has been merged with the Union Budget. The decision would found prudence by not only this act, but if it really could bring the qualitative change by designing it as one of the comprehensive budget with the vision of connecting all parts of India, networking with the neighboring countries, taking

care of our agrarian economy and industrial expansion, ensuring high degree of safety standards, equipping with latest passenger amenities, maintaining highest order of health and hygiene, punctuality in maintaining the schedule and of course sustaining the affordable fare for both the passengers and freight.

But very unfortunately, what is perceived today on the performance and status of Indian Railway? Indian Railway may be symbolized as (i) one of the projects based upon age old tracks; (ii) Fleet of a irregular trains; (iii) Lowest level of maintenance and most accident prone; (iv) vendor of sub standard food; (v) Least practice of maintaining health and hygiene; (vi) A highly incapable organization catering to the huge passengers flow. Which scenario could have easily been changed to the positive end and as a most vibrant one, since Indian Railway is a monopoly, one from the very beginning and operating in such huge country?

Now, since inception of the Modi Government, instead of taking care of the above short-comings, except in few cases, the main focus of the Union Budget 2017-18 is continuation of the previous mistakes and making unachievable rhetoric. This Budget has hardly proposed any effective change in safety standard, no new initiative has been proposed to upgrade the existing tracks to enhance the speed, except some cosmetic announcements; no proposal has been seen to improve the passenger amenities and so on. But to the contrary, the Government's priority is to introduce Bullet Train in order to serve the sectarian political mileage by incurring near about 1 lakh crores of money, which could have been spent for the priority sectors first.

Railways has to play the pivotal role in shaping our economy and build a eco-distributable development. The North eastern Region has been lagging behind other parts of the country because of the absence of Railway and other essential infrastructures. Though late, as result of the vigorous struggles of the people of this region, and very particularly, the State Government and democratic organizations of Tripura and successive Union Governments have been compelled to declare some projects. Now, under the leadership Suresh Prabhu-ji, implementation of those projects has been geared up. We are of course thankful to him and his team, but nothing to be complacent on the total achievements of the Railways.

For overall development of the region, I urge the Union Government to undertake the following projects, both national and international, as a mission mode:

) To connect the all residual unconnected State Capital by 2020.

) The ongoing Agartala to Sabroom project may be extended up to Chittagong, to connect with the Chittagong sea port.

(c) The ongoing Agartala to Akhaura Project may be extended up to Kolkata via Dhaka.

(d) A project may explored from Imphal to Yangon (Rangoon) via Moore, border of Manipur,

I further appeal to the Government to fulfill the aspirations and demands of the people of Tripura, and in this regard, the following projects may be included in the current budget itself.

2(Two) Rajdhani Express up to Agartala, every week.

1(One) daily Express Train from Agartala to Kolkata.

1(One) weekly Express Train from Agartala to Chennai.

1(One) weekly Express Train from Agartala to Bengaluru.

To open 1(One) Railway Division in Tripura.

To establish 1(One) Railway Recruitment Board at Agartala.

Steps to connect the residual District Head Quarters of Tripura, which are not covered under the existing Railway network.

To improve the amenities of existing train plying within and from Tripura.

To construct Under Passes and Railway Bridges at all un-manned Railway Crossing in Tripura.

). To establish a Railway Hospital in Tripura.

.. To establish or adopt an ITI in Tripura for imparting courses in Railway Engineering.

Finally, I hope that the Ministry of Railways would be serious enough to relook into overall functioning and do the best to fulfill the desire of the nation.

***श्री रामचरण बोहरा(जयपुर शहर)** ः 69 वर्ष के भारत के इतिहास में समृद्ध, श्रेष्ठ, गौरवमय भारत के निर्माण की प्रक्रिया में पहली बार रेलवे को प्राथमिकता दिये जाने से हर देशवासी के मन में नई आशा, नये उत्साह और नई स्फूर्ति का संचार हुआ है।

मेरा पूर्ण विश्वास है कि हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सुशासन, गरीबी उन्मूलन सामाजिक आर्थिक परिवर्तन और रोजगार सृजन का नया अध्याय लिखने में रेल मंत्रालय अपनी निर्णायक भूमिका निभायेगा।

मैं सरकार को अवगत कराना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास की जो भविष्यगामी योजना सरकार द्वारा तैयार की गई है वह निश्चित रूप से भारतीय रेल की कायाकल्प कर देगी। हम अगले 5 वर्षों में प्रतिदिन यात्रियों को ले जाने की क्षमता को 50 प्रतिशत बढ़ाने की व्यवस्था में सफल होगें अर्थात आगामी वर्ष 2019 तक हम प्रतिदिन अपनी रेलगाड़ियों में 3 करोड़ से अधिक यात्रियों को यात्रा की सुविधा दे सकेगें।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की रेलवे से संबंधित कुछ समस्याओं पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ:-

जयपुर से मुम्बई के मध्य बांद्रा एक्सप्रेस रेलगाड़ी जो कि साप्ताहिक है, उसे नियमित किया जाये।

पर्यटकों और श्रद्धालुओं की सुविधा के लिए जयपुर से शिरड़ी के मध्य सीधी रेलगाड़ी चलाई जाये। जयपुर शहर से गुजरने वाली किसी भी ट्रेन का नाम अमरापुर एक्सप्रेस के नाम से रखा जाये।

जोधपुर बाड़मेर के बीच रात्रि में एक पैसेंजर रेलगाड़ी चलती है जिसमें एक एसी थ्री टीयर कोच एवं एक स्लीपर कोच लगाया जाये जिससे जोधपुर से जाने वाले विरात्रा व बाड़मेर के यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके और (बाड़मेर जोधपुर व विरात्रा दर्शनार्थियों एवं व्यापारियों की पुरजोर मांग है) यह सुविधा होने से सभी यात्रियों को लाभ होगा।

आश्रम एक्सप्रेस रेलगाड़ी का ठहराव गांधी नगर रेलवे स्टेशन पर किया जाये।

जयपुर-सवाईमाधोपुर के मध्य शटल रेल सेवा प्रारम्भ की जाये।

जयपुर-सवाईमाधोपुर के मध्य रेल विद्युतीकरण व दोहरीकरण का कार्य शीघ्र पूरा किया जाये।

जयपुर-दिल्ली (होलीड़े) जयपुर-हैदराबाद (होलीडे) जयपुर-इन्दौर एवं जयपुर से मद्रास (ट्रेन सं. 12968) ट्रेनों को नियमित एवं प्रतिदिन चलाया जाये।

जयपुर के उपनगरीय स्टेशन सांगानेर, डहर के बालाजी एवं नींदड स्टेशन को भी विकसित किया जाये।

जयपुर से तिरूपति एक्सप्रेस रेलगाड़ी जो पहले चलाई गई थी उसे वर्तमान में बंद कर दिया गया है, उसे पुनः चालू किया जाये।

माननीय मंत्री जी, आपने सम्पूर्ण देश के लिए इतना कुछ किया है वहीं मेरा आपसे अपने संसदीय क्षेत्र जयपुर के लिए निवेदन है कि रेलवे की परियोजनाओं को समय पर पूर्ण करने के लिए समुचित बजट की व्यवस्था करने की कृपा करें। राजस्थान प्रदेश के लोग आपकी ओर आशा भरी निगाहों से देख रहे हैं। उनका पूरा विश्वास है कि रेल संबंधी समस्याओं का समाधान आपके सौजन्य से होगा।

*SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): The transition for the Indian Railways from having a separate Budget for itself to becoming a part of the Union Budget could not have come at a more inopportune time. This is for several reasons. One, the Railways is in extremely poor financial health. The operating ratio i.e. gross operating expenses to gross earnings, is expected to touch a high of 94.9 per cent in this current year. Even if this revised estimate figure holds, which it may not, it means that virtually all that the railways earning is gobbled up by meeting its running expenses, thus leaving precious little for investment from its own resources.

Expenses have shot up because of the Government's decision to implement the Seventh Pay Commission's recommendations during the current financial year. For the first time in its history, the Railways are set to end the year 2016-17 with freight loadings, not just missing the target set for the year but actually going down to 1093 million tonnes from 1101 million tonnes achieved in the previous year, 2015-16. This has obviously had an impact on earnings which are set to miss the target by 9 per cent or a missive Rs. 17000 crore.

The Railway Minister has spared himself the task of presenting a Railway Budget. This is perhaps because he would have had to use the occasion to explain non-performance instead of taking credit. The situation of the railways is not just bleak but looks like being unprecedentedly so in recent times. Not only in the case of freight, picture is equally bleak on the passenger front. This year, during the first half, even revenue had gone down. According to one report, the total earnings in the first half are short of the target by Rs. 12,400 crore and less than last year's level by Rs. 3200 crore, consequently the operating ratio has gone beyond hundred to reach 114 per cent when the Budget Estimates for the current year is projected at 92 per cent.

Why is this happening when the gross domestic product is projected to grow at a world beating rate of close to eight per cent? One answer is that the engine of growth is services, whereas the Railways cater mostly to the brick and mortar economy and that too is bulk carriage. According to one assessment, bulk cargo account for only 30 per cent of the economy's total transportation effort. The railways has a 60-70 per cent share of this but they are nowhere in the non-bulk transportation business. Road transport is covering most of the incremental bulk cargo business. Therefore, the railways must urgently concentrate on changing their business model and deal with complete rakes instead of individual wagons. Marshalling yards, in which freight trains are put together wagon by wagon, must become important again. What is more, consignees have to be assured of a time of delivery,

Identifying the problem is half the solution. That is why the Business Plan for Financial Year 2017-18 recently unveiled by the Railway Minister can be termed as a fare more useful document than the now-defunct rail budget. Should the Railways succeed even in executing half of these plans, it would have made significant progress in transforming itself.

Indian Railways had its own budget to be presented every year on the floor of the Parliament. At least this was the case until last year, 2017, will go down in history as the first year when the Rail Budget is subsumed in the General Budget and we are discussing the Demands for Grants for Railways. A separate rail budget has its genesis in the recommendations of the Acworth Committee of 1920 when its Chairman, Sir William Acworth, pointed out the need for unified management of the entire railway system and recommended that "the Finance department should cease to control the internal finances of the railway, that the railway should have separate budget of its own..." In 1947, when Independence was achieved, railway revenues were 6 per cent more than the general revenues. The Railway Convention Committee headed by Sir Gopal Swamy Ayyangar recommended, "Separation of Railway finances from General Finances should continue." A resolution to this effect was approved by the Constituent Assembly on December 21, 1949. The revised convention was to be effective for a period of five years starting 1950-51, but continues, just as a few other Constitutional provisions for language and reservation have enjoyed an extended life. By 1970s, the size of real revenues had shrunk and was about 30 percent of the size of general revenues. By 2015-16 it was down to 11.5 percent. The writing was on the wall. Could the Indian Railways have avoided this fate? It erred on tow facets of is philosophy for growth. First was its penchant for subsidizing the passenger fares. Secondly, the Railways themselves have been withdrawing from that core areas of operations and concentrating on peripheral items. Railways withdrew from all urban transport activities. If it would have devised innovative solutions like Special Purpose Vehicle (SPV) to catalyze construction of the Metro Lines,

both people of India and Railways would have benefitted from it. Instead, in 1990s, a situation was created, which made transportation of petroleum products cheaper by pipeline. At that time, movement of petroleum products was the most profitable business for the Railways and it had a lion's share of 75 per cent in this sector. It's now down to 10 per cent. Is retrieval feasible? Yes, a retrieval of the Railway's financial health is quite within reach, if due focus is laid on the core sectors of freight operations and enhanced productivity of assets.

We are told that the Indian Railways is mulling a new metric to measure its performance. The Financial performance of the Indian Railways is measured in operating ratio which is expected to be at a five year high of 94.9 per cent in 2016-17. Till December last, the Railway's operating ratio stood at 109 percent. Is it for this reason, Indian Railways is adopting a new metric? Is it earnings before interest, tax, depreciation and amortization (EBITDA)? Certain basic questions need to be answered. About 1.3 million working staff is in the 50-60 age bracket. About 57000 people will retire in each of the next two financial years i.e. 2016-17 and 2017-18, which will push up the overall pension expenditure. In 2013, pensioners outnumbered the serving staff. For 2016-17, the Railway Ministry had budgeted Rs.45,500 crore for pension payments. Historically, almost half the capital expenditure of the Railways has been funded through the Union Budget under the head of Gross Budgetary Support. The rest of the capex needs were met through funds raised by the Railways through other routes, such as bond issuance of the Indian Railway Finance Corporation or from internal resources. How these challenges are going to be met? We don't find answers from the Demands for Grants for Railways of 2017-18. Will the Minister clarify whether the dividend received by the Railways from its CPSUs is not part of the Capital-at-Charge? Don't you think remitting the dividend to the Finance Ministry would add shortfall in the Railway earnings? Should we believe that as Ministry of Finance, in the larger scenario, is responsible for meeting any gap in Railway resources, and the present arrangement of retaining the dividend for the Railway PSUs in the Railway earnings will continue?

We should not forget the PSUs that the Indian Railways subsidiaries include CONCOR, CRIS, DMRC, IRCON, IRCTC, IRFC, IRCL, MRVC, RVNL, RCIL, RITES DFCCIL, Burn Standard and Braithwaite. Railways, I am told, is of the opinion that dividend received from its PSUs is not part of the 'Capital-at-Charge' and is a part of overall traffic earnings for 2017-18. Remitting the estimated dividend of Rs. 850 crore to the Finance Ministry would add to shortfall in the Railway earnings. But Finance Ministry says Post-Railway Budget's merger with the Union Budget the "Capital-at-Charge" of the Railways is wiped off resulting in investment made in its PSUs being treated as part of the Union's accounts. Would the Ministry clarify?

*SHRIMATI P. K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR): Railway is the backbone of the country and is the most important means of transportation for the common people. Lakhs of people commute from their native place to work place on daily basis. Agricultural products could reach the remotest corners of the country only because of railways, thereby helping farmers to get a good price as well as consumer's affordable products.

Railway provides employment to 13.2 lakh persons. Its earning is higher than any other ministry in the Government with the figure standing at Rs. 1.68 lakh crore in 2015-16.

Government's decision to merge the Railway Budget with the General Budget is a part of the Government larger strategy to privatize railways. The proposed scrapping of railway budget is a part of the reforms. The NITI Ayog's report titled reviewing the impact of social services obligation by Indian Railways offers a clear indication of the direction in which NITI Ayog wants to look at the future course of railways.

The Railways operates independently and it has its multiple linkages with rural and urban economy of India. Scrapping the railway budget makes railway dependent on the general capital support system of the Government which will also result in the department losing financial autonomy.

As a part of privatization, various services of Railway are being outsourced. Due to this, employment opportunities are decreasing in Railways. At present, large number of posts of station masters, loco pilots, reservation and enquiry clerks, etc. are lying vacant in the Railways, causing to decrease in the efficiency of Railway services.

The main requirements in railway infrastructure in Kerala including Kannur are:

The entire Kerala is a suburban section with heavy demand for commuting and the area from Trivandrum to Kannur is to be declared as suburban by railways and the required infrastructure is to be provided in phases. The suburban section is to be later extended up to Mangalore and Coimbatore. The main components of the infrastructure will be automatic signaling except where there are steady and steep gradients or slopes and enhancement of terminal capacity in terms of number of platforms as well as removal of level crossing gates by ROB or RUB. Unfortunately, railway is focusing more on station development and not the development of terminal capacity. Terminal capacity also includes the maintenance related infrastructure such as workshops. Kerala has not got its due in this. Coaching terminal at Nomad, Ernakulam marshalling yard and Kannur as well as the coaching workshop at shorter are mooted many times but yet to find a place in the budget. As public representatives, we are facing the ire of the passengers for poorly maintained coaches, heavy delays in train operations and the eternal conflict between long distant and short distance commuters for want of sufficient commuter trains and general coaches on one hand and the perpetual wait list for reservation on the other hand. So, I exhort the honorable Minister to declare the entire Trivandrum-Kannur section as suburban and make an action plan for terminal development to ease train operation bottlenecks. It is brought to the notice of the honourable Minister that Kerala is also now home for 30 lakh migrant labour work force from the north east part of the country as well as regular tourists from all over the country and abroad. There is a need for starting MEMU services between Mangalore and Calicut, and Calicut and Trissur. Also, establishing of railway line between Kannur and Kanur airport at Matannur, Valapatnam Azikkal port, Thalessery-Mysore line, etc. are urgent need to the northern Kerala for the economical development of this area.

In the South, we have Ernakulam, Allepey, Kochuveli and Trivandrum as well as nearby Nagercoil as the main terminals with pithiness. But, in the northern Kerala, we don't have any maintenance facilities with pit line. The one we have at the nearby Mangalore is also very inadequate with only three platforms and three pit lines. We need to urgently initiate action to have pit line maintenance facilities at Kannur and additional pit lines at Mangalore area. The proposal made at Palakkad division to shift the Mangalore goodshed at Bunder to Ullal and developing it into a major coaching terminal is to be revived.

One more grave concern is the number of people getting killed by train run over in Kerala including railway employees. More than 200 die every year, even if it can be due to negligence.

We need to take proactive measures to curb and stop this. Providing authorized crossing areas, fencing and awareness programs are to be planned.

*SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA (TUMKUR): At the first instance, I would like to place on record my strong opposition to merge the Railway Budget with the General Budget. Absolutely there is no logic in taking such a drastic decision to give up the traditional way of presenting separate budget for Railways. The Government could not even assign proper and convincing reasons for the merger of Railway Budget with that of General Budget. This experiment has not yielded any fruitful result which helps the people of this country.

The budget allocation for this year is not satisfactory. Now the people are not able to understand how the Ministry is spending the allocated amount. There is no project wise information to the people to understand how the grievances of the different parts of the country is being addressed by the Ministry.

Tumkur city in Karnataka which is my parliamentary constituency, is situated just adjacent to the city of Bangalore. Tumkur is now declared as smart city and is taken up for the development in the second stage. Likewise Tumkur is also declared as an Industrial smart city which comes in the Chennai – Mumbai Industrial corridor. This development requires creation of good infrastructure which includes development in the Railways, creation of high-tech railway station, providing sub-urban railway facility to Tumkur from Bangalore city, creation of electric railway line and providing additional rail services etc. I request the hon'ble Minister for Railways to consider the above requests in the interest of smart city and Industrial Smart City.

In addition to the request made above, the Railway project like Tumkur – Rayadurga and Tumkur – Davangele are lingering. I demand for speeding up of these projects to create confidence among the people of my parliamentary constituency.

***श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी(झंझारपुर)**: माननीय वित मंत्री द्वारा जो वर्ष 2017- 18 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा के लिए खड़ा हुआ हूं। सर्वप्रथम मैं इस केन्द्रीय बजट का समर्थन करता हूं। साथ ही मैं अपने संसदीय क्षेत्र झंझारपुर बिहार से कुछ समस्याओं के चर्चा के माध्यम से मांग करता हूं कि झंझारपुर से लौकहा आमान परिवर्तन का कार्य करवाया जाये क्योंकि सकरी निर्मली का अमान परिवर्तन का कार्य रह जाता है। जिससे इस इलाके के लोगों को काफी कठिनाई होगी। साथ ही जयनगर रेलवे स्टेशन के दक्षिण एनएच 105 पर उपरी पुल बनाने की बहुत बड़ी आवश्यकता है। सारा दिन जाम लगा रहता है। जयनगर रेलवे स्टेशन नेपाल सीमा पर अवस्थित है और काफी भीड़ रहती है। इसलिए जयनगर रेलवे को अंतर्राष्ट्रीय रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाये।

***श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर)**: सर्वप्रथम आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आम बजट के साथ सम्मिलित भारतीय रेल 2017-18 के प्रगतिगामी, बहुआयामी बजट पर चर्चा में अपने विचार रखने का आपने मुझे अवसर दिया।

मैं रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि माननीय प्रधानमंत्री जी की प्रेरणा से उनके नेतृत्व में भारतीय रेल ने बदलाव की जो यात्रा शुरू की थी वह सही दिशा में उचित गति के साथ मंजिल की ओर बढ़ रही है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने वक्तव्यों में कहा था कि रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना मेरा विजन है यह कहने में कोई संकोच नहीं कि रेलवे की कमान संभालने के बाद सुरेश प्रभु जी और उनका मंत्रालय इसे साकार करने का भरसक प्रयास कर रहा है और व्यक्तिगत स्तर पर ग्राहक के अनुभव में सुधार राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन और आर्थिक प्रगति में अगुणी बनने की ओर अग्रसर है सही अर्थों में भारत की यह सबसे बड़ी संस्था अपने में बदलाव लाकर बढ़ते और बदलते भारत में मिशाल बनकर उठ रही है और प्रधानमंत्री के सपनों का नया भारत बनाने में अपनी सक्रिय और सकारात्मक भूमिका के साथ अग्रसर है।

इस तथ्य से हम सभी परिचित और सहमत है कि रेलवे पुणाली समूचे भारत का प्रतिबिम्ब है इसमें हमारे महान देश का मूल स्वभाव नैतिकता, आचार-व्यवहार सभी कुछ शामिल है इसमें हमारे विकासशील देश का अथक उत्साह झलकता है तो करोड़ों करोड़ भारत वासियों की शाश्वत आशाओं और आकांक्षाओं का प्रतिबिम्ब भी है। इतना ही नहीं भारतीय रेल सतत प्रयास दृढ़ संकल्प और अनन्त उमंग का परिचायक बनकर आम भारतीय के जीवन का अभिन्न अंग बन चुकी है।

भारत के आम नागरिक के रूप में भी हम यह अनुभव करते है कि विगत वर्ष सुरेश प्रभु जी की अगुवाई में रेलवे ने जो बदलाव की यात्रा शुरू की थी उसके सभी पहलुओं स्पीड, सफाई, कार्यकुशलता, और संसाधन जुटाने में उसने महत्वपूर्ण प्रगति हासिल की है। यह सही है कि रास्ता बहुत लम्बा है लेकिन महत्वपूर्ण बात यह है कि प्रभु की अगुवाई में रेलवे के पास मजबूत इरादा है और अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने की अदम्य इच्छा है।

हम सभी जानते है कि आर्थिक गतिविधियों के क्षेत्र में यह समय चुनौतियों से भरा है और रेलवे भी इनसे मुक्त नहीं है रेलवे के सामने जो दो प्रमुख चुनौतियाँ दिखाई पड़ रही है एक तरह से उसके नियंत्रण के बाहर है।

अंतरराष्ट्रीय मंदी के कारण अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में धीमी प्रगति और सातवें वेतन आयोग और बढ़े हुए उत्पादकता संबद्ध बोनस का प्रभाव।

इन चुनौतियों से दो चार होते हुए भी प्रभु की रेल प्रतिदिन लाखों जिंदगियों को प्रभावित करते हुए हमारे देश की प्रगति यात्रा का दस्तावेज लिख रही है।

अतीत की सरकारों में लोकलुभावन घोषणाओं का आलम क्या था इसकी बानगी मंत्रालय के दस्तावेजों में कैद है। आलम यह कि 60 के दशक में की गयी घोषणाएं अब तक अमल के मुकाम पर नहीं पहुँच सकी है इसके विपरीत रेल मंत्री सुरेश प्रभु ने परियोजनाओं के फण्ड जुटाने का नया उपाय ढूंढा है। संस्थागत वित पोषण का भारतीय जीवन बीमा निगम ने जिस प्रकार बहुत ही अनुकूल शर्तों पर 5 वर्षों में 1.5 लाख करोड़ रूपये का निवेश करने की सहमति दी है जो बहुत उत्सावर्धक इसके अलावा मंत्रालय ने परियोजनाओं के वित पोषण के लिए बहुपक्षीय सहयोग से एक निधि की स्थापना का भी संकल्प व्यक्त किया है।

इस बात का भी स्वागत किया जाना चाहिए कि प्रधानमंत्री जी द्वारा व्यक्त किये गए विजन के क्रियान्वयन में तेजी और अपेक्षा पर खरा उतरते हुए रेलवे ने परियोजना निष्पादन में नए बेंच मार्क स्थापित किये है और रेलवे ने अपना मान दंड लाइन का निर्माण पूरा करना से बदलकर लाइन चालू किये जान पर किया है।

यह सर्वज्ञात सत्य है कि जब तक लाइन चालू नहीं होती उसका उपयोग नहीं हो सकता इसलिए लाइन का निर्माण पूरा करना एक भ्रमित करने वाला वाक्य है और महज कागजी सच्चाई है इसके विपरीत सुरेश प्रभु के नेतृत्व में रेल मंत्रालय पिछले 6 वर्ष के 4.3 किमी प्रतिदिन के औसत के मुकाबले 7 किमी प्रतिदिन की रफ्तार से बड़ी लाइन करने में सफल रहा है। कार्य निष्पादन में रफ्तार की इस नायाब गति से भी रेलवे संतुष्ट नहीं है क्योंकि ठहराव का प्रतीक है और रेलवे गति के नए प्रतिमान गढ़ने का दृढ़ संकल्पित, इसी नाते रेलवे वर्ष 2017-18 में इस रफ्तार को लगभग 13 किमी प्रतिदिन और 2018-19 में लगभग 19 किमी प्रतिदिन तक बढ़ाने के लिए प्रयासरत है इससे रेलवे के अपने काम काज को रफ्तार मिलेगी ही, प्रधानमंत्री जी के रोजगार सृजन के मकसद को

भी गति मिलेगी। इससे वर्ष 2017-18 में 14 करोड़ श्रम दिवसों का सृजन हो सकेगा।

राष्ट्रीय फलक पर रेल बजट की अनगिनत खूबियों गिनाने के लिए है लेकिन मैं व्यक्तिगत तौर पर अपने संसदीय क्षेत्र अकबरपुर के अंतर्गत जनपद कानपुर नगर एवं देहात के लिए की गयी घोषणाओं के लिए माननीय रेल मंत्री जी को विशेष तोर पर धन्यवाद देना चाहूंगा। इनमें 97 स्वचालित एवं विद्युत चालित समपार फाटक, जी.टी. रोड पर 79 डी पर ऊपरी सड़क पुल का निर्माण, भीमसेन में सामान्य उंचाई वाले पारपथ का निर्माण, करनपुर-झकरकटी पर नए प्रणाली, लोको-बी यांत्रिक गियरों का बदलाव, जूही में 33 केवीए सब स्टेशन की स्थापना, रेल इंजन यार्ड में नया सवारी डिब्बा परिसर, रेल इंजन शेड क्षमता का वृद्धिकरण, मेमो कार शेड का निर्माण, पाइपलाइन का बदलाव, टंकी एवं गहरे नलकूपों की स्थापना, गाड़ियों की धुलाई हेतु नए धुलनी एप्रेन की स्थापना के साथ-साथ रेलवे कर्मचारियों, अधिकारियों के पुराने आवासों की मरम्मत एवं सुंदरीकरण तथा नए आवासों की स्थापना एवं कानपुर में रेलवे द्वारा सामुदायिक भवन का निर्माण एवं सबसे महत्वपूर्ण 1789 करोड़ की लागत वाले मंधना से अनवरगंज तक ऊपरगामी रेलवे के संचालन हेतु पुल के निर्माण की मंजूरी शामिल है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को उनकी इस उदारता के लिए धन्यवाद देते हुए कहना चाहूंगा कि हमारे अति पिछड़े क्षेत्र की कुछ बहुत ही जायज मांगों की अनदेखी की गयी हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी ध्यान आकृष्ट कराते हुए उनकी प्रतिपूर्ति की भी उपेक्षा रखूँगा।

पूर्व प्रधानमंत्री भारत रत्न श्रद्धेय श्री अटल बिहारी जी द्वारा कानपुर को दी गयी श्रम शक्ति एक्सप्रेस की सौगात रेलवे के मौजूदा अधिकारियों ने मगध एक्सप्रेस को इससे जोड़कर विकृत कर दी है आपसे निवेदन है कि उक्त गाड़ी के परिचालन को पुनः पूर्व की भांति कानपुर-दिल्ली-कानपुर करते हुए तत्कालीन सरकार की इस लोकप्रिय उपलब्धि को निरंतर रखा जाए।

इलाहाबाद से चलकर मेरठ होते हुए देहरादून जोन वाली संगम एक्सप्रेस 14163/14164 का ठहराव कानपुर नगर से पनकी स्टेशन में किये जाने की महती आवश्यकता है क्योंकि उक्त गाड़ी से हरिद्वार जाने एवं आने वाले अत्यधिक श्रद्धालु सफर करते हैं एवं कानपुर स्टेशन पर भीड़ की वहज से बुजुर्गों को उतरने एवं चढ़ने में अत्यधिक कठिनाई होती है यात्रियों की सुगमता को देखते उक्त गाड़ी का ठहराव पनकी में किया जाना चाहिए इसके साथ ही पनकी स्टेशन पर बने उपरगामी पैदल पुल के चौड़ीकरण और बढ़ती हुयी यात्रियों की भीड़ को देखते हुए एक अंडरपास बनवाये जाने की महती आवश्कता है जिससे बृद्धजनों का आवागमन सुगमता से हो सके।

कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर प्लेटफार्म की सीमित उपलब्धता और गाड़ियों के अत्यधिक दबाव के चलते देखा जा रहा है कि इलाहाबाद और इटावा के मध्य कम और लम्बी दूरी की यात्री गाड़ियां आवश्यक रूप से खड़ी करनी पड़ती हैं और इनके परिचालन में चार से छः घंटे तक का कष्टदायी विलम्ब होता है। इस समस्या के मद्दे नजर कानपुर के पुराने रेलवे स्टेशन को फिर से संचालित करने की योजना लंबित है इससे गाड़ियों का बोझ हल्का हो सकता है और विलम्ब की समस्या का समाधान भी संभव है। मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

नवनिर्मित इटावा ग्वालियर रेल मार्ग के ऊदी से औरैया, सिकन्दरा, भौगनीपुर, मूसानगर, घाटमपुर, जहानाबाद होती हुयी बिंदकी रोड स्टेशन पर नयी रेलवे लाइन का निर्माण हो जाये तो कानपुर सेंट्रल स्टेशन की व्यस्तता स्वतः कम हो जाएगी और रेलवे सुविधा से वंचित इन स्थानों के निवासियों का आवागमन सरल एवं सुगम हो जायेगा।

यह कि घाटमपुर क्षेत्र का शम्भुआ स्टेशन जो कि पूर्व में रेलवे विभाग के अधिकारियों की उदासीनता के कारण बंद कर दिया गया था जिसके चलते उक्त क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले दर्जनों गावों के किसान, मजदूर, छात्र, शिक्षक आदि रेल यात्री अत्यधिक दूरी तय कर अपने गंतव्य तक जाते है यदि शम्भुआ स्टेशन को पुनः चालू करा दिया जाये तो हजारों यात्रियों को इसका लाभ मिलेगा एवं स्टेशन के कुछ ही दूरी पर शम्भुआ भूमिगत क्रासिंग पुल की हालत अत्यंत जीर्ण-शीर्ण है जिस पर रेलवे विभाग द्वारा मरम्मत कार्य का आदेश दिया गया था किन्तु मरम्मत का कार्य अभी भी प्रारम्भ नहीं किया गया है जिसके चलते किसी भी अप्रिय घटना का भय रहता है।

उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर से इटावा रेल मार्ग पर ब्लॉक हट एफएफ रैपालपुर में टिकट वितरण की व्यवस्था एवं गाड़ी संख्या 64587/64588 एवं 64589/64590 का ठहराव किया जाना अत्यंत आवश्यक है इस ब्लॉक हट से आस पास के लगभग 18-20 ग्रामों के यात्रियों का आवागमन रहता है तथा उक्त गाड़ियों का ठहराव डीआरएम इलाहाबाद के पूर्तिदिन के आदेश पर एक मिनट की लिए रोक भी जाता है किन्तु आदेश स्थिर न होने के कारण यात्रियों को दुविधा बनी रहती है इसलिए रैपालपुल ब्लॉक हट में उक्त गाड़ियों का ठहराव एवं टिकट वितरण की व्यवस्था किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

रेलवे स्टेशन घाटमपुर कानपुर नगर जनपद उपयोगिता एवं आवागमन का प्रमुख केंद्र होने के नाते आदर्श स्टेशन घोषित किया जाना अत्यंत आवश्यक है एवं कानपुर नगर जनपद में कठारा, पतारा एंव डोहरू हाल्टों को यात्रियों की सुविधा हेतु विकसित किया जाना चाहिए।

यह कि कानपुर नगर जनपद के ग्रामीण इलाके का भीमसेन स्टेशन अत्यधिक महत्वपूर्ण स्टेशन है। उक्त स्टेशन के समीप पीएसआईटी इंस्टिट्यूट जैसे शिक्षण संस्थान एवं फल एवं सब्जी मंडी एवं दर्जनों आद्योगिक इकाईया समीप होने के कारण यात्रियों को आवागमन काफी होता है किन्तु उक्त स्टेशन पर उपरगामी सेतु न होने के कारण यात्रियों का जान जोखिम में डालकर रेल पटरी पार कर दूसरी तरफ जाना पड़ता है तथा झाँसी-लखनऊ इंटरसिटी का ठहराव उक्त स्टेशन पर न होने के कारण उरई, कालपी, एवं अन्य स्टेशनों से आने व जाने वाले यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है जिसके चलते भीमसेन स्टेशन पर गाड़ी संख्या 11109/11110 झाँसी-लखनऊ इंटरसिटी का ठहराव एवं यात्री सुविधा हेतु उपरगामी सेतु बनवाए जाने की महती आवश्यकता है जिससे यात्रियों को सेतु का लाभ मिल सके।

कानपुर से झाँसी के लिए प्रातः 08ः00 बजे से लेकर 01ः00 तक कोई भी यात्री गाड़ी नहीं है यात्रियों की असुविधा को दृष्टिगत रखते हुए एक पैसेंजर गाड़ी चलायी जाये।

नई दिल्ली रीवां एक्सप्रेस जो कि कानपुर, इलाहाबाद, मानिकपुर, रीवां जाती है प्रायः दिल्ली हावड़ा मार्ग व्यस्त रहने के कारण विलम्बित होती है यदि इसे कानपुर बाँदा-कर्बी (चित्रकुट) मानिकपुर होकर रीवां के लिए संचालित किया जाये तो भारी संख्या में पैराणिक स्थल चित्रकुट जाने वाली यात्रियों को विशेष सुविधा का लाभ मिल सकेगा।

कानपुर-झाँसी इंटरसिटी एक्सप्रेस मात्र सिंगिल ट्रेन है इसलिए यह झाँसी से चलकर कानपुर पहुंचती है और यही गाड़ी फिर से सायं काल कानपुर से चलकर झाँसी पहुंचती है यात्रियों की संख्या को देखते हुए दो ट्रेने होनी चाहिए जोकि कानपुर से सुबह शाम झाँसी के लिए और इसी तरह झाँसी से कानपुर चलने की आवश्यकता है।

पूरे कानपुर जनपद में रेलवे का कोई भी रैक प्वाइंट नहीं है। जिसके कारण से बाहर से आने वाली किसान उपयोगी खाद, बीज, खाद्यान्न, सरिया, सीमेंट आदि जैसे मूलभूत आवश्यकताओं की त्वरित आपूर्ति नहीं हो पाती है। जिसके कारण से जनपद वासी किसानों, व्यवसायियों को अत्यधिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। यदि कानपुर देहात जनपद में रैक प्वाइंट बन जाए तो आने वाले समान को उतारने में काफी सुविधा रहेगी।

पतरा रेलवे स्टेशन के आस-पास दर्जनों गांव के लोग रोजगार के लिए आते जाते है। परन्तु मात्र एक पैसेंजर गाड़ी का ठहराव होने के कारण से यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है पूर्व की भांति यहाँ अन्य पैसेंजर गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित हो जाने पर यहाँ के यात्रियों की विकट समस्या का समाधान हो जायेगा।

अनवरगंज कल्याणपुर तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हो चुका है उसे मंधना-बिठूर तक करने की महती आवश्यकता है क्योंकि बिठूर एक ऐतिहासिक, पौराणिक, सांस्कृतिक एवं धार्मिक स्थान में देश और दुनिया में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है और हम सबकी आस्था का प्रतीक माँ गंगा के तट पर स्थित है उक्त क्षेत्र में बने प्राचीन मंदिरों की दूर-दूर तक विख्याति होने के कारण कई प्रकार के धार्मिक एवं सांस्कृतिक कार्यक्रमों के आयोजन समय-समय पर होते रहते है जिसे कारण दूर-दूर से श्रद्धालुओं का आवगमन बना रहता है अतः कल्याणपुर-मधना से बिठूर तक रेल लाइन चालू कराये जाने की कृपा करें।

गाड़ी संख्या 12003 लखनऊ स्वर्ण शताब्दी को विगत माह से कानपुर सेंट्रल स्टेशन के प्लेटफार्म नं.-7 पर लगायी जाती है जब कि उक्त गाड़ी पूर्व में प्लेटफार्म नं.-1 पर लगायी जाती थी जिसके चलते कानपुर सेंट्रल स्टेशन से चढ़ने वाले वरिष्ठ नागरिकों एवं बीमार यात्रियों को सुगमता रहती भी किन्तु उक्त गाड़ी को प्लेटफार्म नं.-7 पर करने से उक्त यात्रियों को सीढ़ियों से चढ़कर प्लेटफार्म पर जाना पड़ता है उक्त यात्रियों की असुविधा को ध्यान में रखते हुए पूर्व की भांति गाड़ी को प्लेटफार्म नं.-1 पर खड़ी किया जाना आवश्यक है।

*DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): We have dispensed with the Railway Budget and the same has been subsumed in the General Budget. This is the first combined Budget of Independent India which includes railways.

The Government has announced creation of Rs. 1 lakh crore 'Rashtriya Rail Sanraksha Kosh' in 5 years. With our experience of this Government, I doubt this announcement seeing fruition. The Government has failed miserably about providing 5 crore jobs every year and delivered nothing.

The other focus is on Swachh Rail. With Swachh Bharat campaign resulted in little Swachh, we can expect and anticipate how this focus of Swachh Rail going for a toss. I travel a lot in the train. Even recently, I travelled. The NDA Government could make no dent on either safety or cleanliness, both in trains and at stations.

For 2017-18, the total budget has been put at Rs. 1.31 lakh crore, out of which Rs. 55000 crore has been provided by the Government.

With such funds at its disposal, and its freight traffic having snatched by road transport, I shudder to think how it could focus on four major areas like passenger safety, capital and development works, cleanliness, and finance and accounting reforms. I would like the Hon. Minister to dwell deep into this aspect by sparing some time and thought to explain to this august House, and to the general public, as to how with this allocation, he could focus on these major aspects, particularly to ensure passenger safety, continue development works, ensuring cleanliness, which is going to be an Herculean task.

I am of the firm opinion that instead of Railways focusing on four major areas, it should lay focus on safety first. There is a need to ensure safety of passengers, which is lacking at the moment. With series of accidents taking place in the recent past, it is a major cause for concern to everyone, particularly those like me, who travel a lot on train and Railways being the lifeline of the common people of the country, there is a need to ensure safety first and foremost.

Briefly, I would like the Ministry of Railway to replace old tracks as well decades old coaches, and ensure state of the art signaling system by bringing in updated and latest technology. Instead, the Government is hell bent on spending its resources, energy and time in pursuing bullet trains between Ahmedabad and Mumbai, which would be of use to only rich businessmen and mighty. Instead, the Railways and the Government should think of adding new tracks, new and ultra modern coaches with disc brakes and coaches that would not run turtle in case of derailment should be the prime priority of the Railways instead of Bullet train. There is a need to change the mindset of the people in the Government, particularly at the highest level, who make extra efforts to ensure the corporate get everything on a platter. This trend, which is suicidal and disastrous, should change for good sooner rather than later. Otherwise, only almighty would save our Railways from further going downward path.

Railways and ARCTC should not charge service charges on 3-ticketing. Digital transactions should be implemented in a phased manner instead of rushing through when more than 60 per cent are oblivious of the basic digital transaction.

Coming back to the safety aspect, I would like to state that now a days, people travelling in railways are feeling apprehensive about their safety with recent spate of train accidents, with which vulnerability of railways has increased.

Efforts should be made to ensure that passenger amenities are improved to a decent travel with basic services like safety, drinking water, toilet facilities in all railway stations, rest rooms for women, thus giving emphasis on cleanliness, ensuring lifts and escalators for elderly and differently-abled persons. Even major stations in New Delhi, Nizamuddin, Old Delhi and Kolkata to name a few are in despicable conditions, what to talk of other stations plight in ensuring basic amenities and facilities to people in rail transport. This sad, sorry and sordid state of affairs should change. I hope with Rs. 2,100 crore meant for enhancing passenger amenities would change the existing pitiable situation in our railway stations, both in metros and other parts of the country.

I would like to state that instead of redevelopment of just 25 stations into world-class structures during 2017-18, and only 500 stations friendlier for the differently-abled through lifts and escalators, Railways and Government should aim for more and more stations with basic amenities and all the stations, at least major stations where rail passenger traffic is considerable, should be provided with lifts and escalators for differently-abled persons, otherwise how would they use the Railways and train services. Why should differently-abled persons and elderly be at the mercy of others? I would request the hon. Minister to make note of these suggestions I have made in my speech, and respond to them and ensure that the same is implemented early so that the Railways benefit, its users benefit and the economy grow at a faster rate.

Before, I conclude I would like to urge the Hon'ble Minister:-

To provide level crossing connecting Pundooah Station Road (North) and Pundooah Station Road (East) in West Bengal Eastern Railway Division.

To construct subway at Kuntighat and Khamargachi at Balagarh Block, West Bengal Eastern Railway Howrah Division.

Bandal-Katasa Section is the longest sub-urban section (105 kms) of Eastern Railway Howrah Division where only 17 pairs of EMU locals and 2 pairs of passenger trains are plying. Passengers of this agricultural belt have to face a lot of trouble for commuting and marketing their products.

To complete the work of Bars Baric Belt station as early as possible and give the relief to the people.

To complete the project already sanctioned by the Railway Ministry and make requisite allocation for the projects by the Ministry.

To complete the dedicated freight corridor project from Howrah to Amritsar.

***श्री संजय धोत्रे (अकोला)**: मैं सर्व प्रथम माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 92 साल की, रेलवे-बजट को अलग से प्रस्तुत करने की परंपरा को ताड़ते हुए, इसे आम-बजट के साथ मिलाने की एक नई और ठोस परंपरा की शुरू की है। यह देश के व्यापक हित में है।

यह बजट ऐसे समय में प्रस्तुत किया गया था जब देश के पांच राज्यों की विधान-सभाओं के चुनावों की सर-गर्मी शुरू हो गयी थी। ऐसे समय में संतुलित एवं दूरगामी बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं

माननीय वित्त मंत्री को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। खुशी की बात है कि ऐसे बजट को प्रस्तुत करने के बाद किसी भी संवैधानिक संस्था व राजनीतिक दलों ने कोई भी प्रतिकूल टिप्पणी नहीं दी।

मैं यहाँ पर यह कहना चाहता हूँ कि नोटबंदी के बाद, कई विरोधी दलों के माननीय सदस्यों ने जीडीपी की विकास दर पर विपरीत प्रभाव पड़ने की आशंका जताई थी जो अंतरराष्ट्रीय संस्थानों द्वारा जारी आंकड़ों से बिल्कुल निराधार व निरर्थक साबित हो गयी है।

मैं माननीय मंत्रीजी को उनकी कुशल कार्यशैली और उनकी दूरदर्शिता के लिए साधुवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अभिकल्पना को ध्यान में रखकर, रेल को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास से जोड़कर, आम-बजट बनाया।

मुझे यह बतलाने में खुशी हो रही है कि सरकार ने उन्हीं रेल परियोजनाओं को स्वीकृति दी है, जिन्हें वास्तव में समय पर, चालू किया जा सके।

मैं बड़ी लाइनों पर सभी चौकीदार-रहित रेलवे क्रासिंगों को सन् 2020 तक समाप्त किये जाने के वित्त मंत्री जी के संकल्प के लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ, इसके अवश्य ही दूरगामी परिणाम होंगे। एक लाख करोड़ रूपये की निधि से बनाये जाने वाले राष्ट्रीय सुरक्षा कोष, 500 दिव्यांग-जनित स्टेशन, तीर्थ यात्रियों व पर्यटकों के लिए समर्पित गाड़ियों को चलाया जाना, 3500 किलामीटर रेलवे लाइनों को चालू करना, गरीबों के लिए अन्त्योदय एवं हमसफर जैसे अनारक्षित गाड़ियों के चलन में बढोतरी करना, इत्यादि कई महत्वपूर्ण घोषणाएँ सभी वर्ग के यात्रियों के लिए लाभदायक होंगी।

मैं इस संबंध में सरकार का ध्यान महाराष्ट्र राज्य सहित अपने संसदीय क्षेत्र अकोला की रेल से संबंधी कई लंबित मांगों का वर्णन करना चाहता हूँ, जिन्हें समय पर पूरा करने के लिए प्रभावशाली कदम उठायें जाने की आवश्यकता है।

मैं वित्त मंत्रीजी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने आजादी से पहले बनी यवतमाल-मूर्तिजापुर-अचलपुर छोटी लाइन के अमान परिवर्तन को मंजूरी दी है। इस लाइन की अपनी पहचान है जिसका उपयोग, उस समय, कपास को ढोने के लिए किया जाता था लेकिन इसे मूर्तिजापुर से बैतुल तक ले जाये जाने की आवश्यकता है क्योंकि बैतूल एक ऐसा स्टेशन है जो नागपुर-भोपाल-दिल्ली जैसे व्यस्ततम रेल मार्ग पर स्थित है। ऐसा करने से क्षेत्रीय कपास उत्पाद किसानों को लाभ मिलेगा।

रतलाम-फतेहाबाद-इंदौर-मउ-खंडवा-अमलाकुर्द-अकोट-अकोला रेल मार्ग के पहले से स्वीकृत अमान परिवर्तन कार्य को समय पर पूरा किये जाने की आवश्यकता पर बल देता हूँ।

मैं यहाँ पर दक्षिण-केंद्रीय रेल अंचल के नांदेड डिवीजन के अंतर्गत अकोला-खंडवा रेल मार्ग के अमान परिवर्तन के लिए, माननीय पर्यावरण व वन मंत्री श्री अनिल माधव दवेजी को धन्यवाद देना नहीं भूलूँगा जिन्होंने इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना के लिए, इस रेल परियोजना के महत्व को देखते हुए और इसमें अपनी व्यक्तिगत रूचि रखते हुए, अपने मंत्रालय की स्वीकृति दी। यह जानते हुए भी कि इस समय इस लाइन पर गाड़ियो का संचालन हो रहा है।

लेकिन अभी भी यह प्रकरण फोरेस्ट कंजरवेशन एक्ट, 1980 व इंडियन रेलवे एक्ट, 1989 के कथित प्रावधानों की अस्पष्टता के बीच लटका हुआ है। इस पर संबंधित मंत्रालयों के बीच उच्च स्तर पर बातचीत किये जाने की आवश्यकता है। जिससे इसका समय पर निराकरण किया जा सके।

*__श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू)__ः मैं रेलवे की अनुदान मांगों 2017-18 का समर्थन करती हूँ। मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का तथा माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी का धन्यवाद करती हूँ जिन्होंने रेलवे बजट को आम बजट में सम्मलित करते हुए रेलवे को एक नई दिशा देने का काम किया है। पिछले 2 रेलवे बजटों में सरकार द्वारा रेलवे के मूलभूत ढ़ांचे को मजबूत करने पर ध्यान दिया गया है। वर्तमान सरकार ने रेलवे में यात्रा के दौरान गुणवत्ता, सुरक्षा, तकनीकी सुधार, पारदर्शिता और प्रबंधन में सुधार जैसे जो महत्वपूर्ण कदम उठाये हैं उनका असर अब देखने को मिल रहा।

मैं माननीय रेलमंत्री जी के सामने अपने संसदीय क्षेत्र झुंझुनू में रेल सेवा से संबंधित कुछ मांग करना चाहती हँ। महोदय मेरे संसदीय क्षेत्र झुंझुनू में एक ऊपरी सड़क पुल को पिछले बजट में स्वीकृति प्रदान की मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि कृपया करके इस पुल का निमार्ण जल्द से जल्द करने का कष्ट करें।

वर्तमान में केवल एक मात्र ट्रेन संख्या 14811/14812 झुंझुनू के लिए सरकार द्वारा सप्ताह में दो दिन चलायी जा रही है परिचालन समय भी यात्रियों के अनुरूप नहीं है। वर्तमान में यह गाड़ी दिल्ली से सुबह 6ः50 पर चलती है सीकर दोपहर 1.05 मिनट पर पहुंचती है तथा सीकर से दोपहर 2ः20 पर चलकर रात्रि में 9 बजे दिल्ली पहुंचती है। यह गाड़ी 2 स्टेशनों पर (लुहारू 30 मिनट तथा रेवाड़ी 30 मिनट) करीब 60 मिनट तक रूकती है जिस के कारण जो दूरी 5 घंटों में तय की जा सकती है उसके लिए यात्रियों तो 6 घंटे तक सफर करना पड़ता है और यदि रेवाड़ी या किसी अन्य स्टेशन पर गाड़ी किसी कारण से लेट होती है तो यात्रियों को 8-9 घंटे तक गाड़ी में रहना पड़ता है।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि कृपया इस गाड़ी को प्रतिदिन चलने का कष्ट करें और इस गाड़ी के संचालन में परिवर्तन करते हुए इसे सीकर से सुबह 5 बजे चलाया जाए जिससे यह गाड़ी दिल्ली सुबह 9ः45 पहुंच सकें तथा शाम को 6ः00 बजे दिल्ली से चलाया जाए जिससे यह गाड़ी सीकर रात्रि 11ः00 बजे पहुंच सके।

मेरी रेलवे मंत्री से एक और मांग है, वर्ष 1956 में कायमसर को ""बी-ग्रेड ""स्टेशन के रूप में स्थापित किया गया था तथा पिछले 60 वर्षों से पूर्णतया संतोषजनक स्थिति से कार्य करता आ रहा है। यह स्टेशन इस क्षेत्र के 18 गांवों की पचास हजार जनता को सुविधायें उपलब्ध करा रहा है। कायमसर स्टेशन का अपना विद्युत चलित कुआँ है, 150 फिट ऊंची पानी की टंकी है व रेलवे की अपनी स्वतंत्र जलापूर्ति व्यवस्था है। इस रेलवे स्टेशन पर बहुत बड़ा प्लेटफार्म, यात्री विश्राम गृह एवं टिकट बुकिंग ऑफिस, स्टेशन मास्टर, गैंगमैनों एवं अन्य स्टाफ के नव निर्मित भवन भी है। ब्रोड गेज आमूल चूल परिवर्तन में कायमसर रेलवे को मीटर गेज की भांति ""बी-ग्रेट"" क्रासिंग पॉइंट रखने की बजाये हॉल्ट स्टेशन प्रस्तावित किया गया है जो की इस क्षेत्र की जनता के साथ अन्याय है। मेरा आप से आग्रह है कि कायमसर स्टेशन को यथावत ""बी-ग्रेड"" स्टेशन में ही रखा जाये।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान रतन शहर में पाबूधाम बग्गड़ में चन्दूनाथ आश्रम हैं जहाँ पर भारी संख्या में उत्तर प्रदेश, हरियाणा, राजस्थान एवं अन्य प्रदेशों से श्रद्धालू आते हैं लेकिन ट्रेनों के ठहराव ने होने कारण बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है और रेल राजस्व में भी भारी क्षति हो रही हैं। अतः रतन शहर तथा नुवां जो कि पूर्व में स्टेशन थे, पुनः चालू कराया जाए।

मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि काफी समय से जिले में 2 अंडरपास- पहला चुरू-सीकर रेलवे ट्रैक पर पड़ने वाले ग्राम तासवसर और दूसरा रेलवे क्रोसिंग संख्या 35 पर पड़ने वाले गांव गारिडा- बनाने की मांग लगातर उठाई जा रही है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है की उक्त दोनों अंडरपास बनाने की स्वीकृति दे।

*SHRI S. R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL): I express my profound gratitude and indebtedness to our revered leader Puratchi Thalaivi Amma for expressing my views on the Grants for Railways for the year 2016-17.

For the first time in the independent India, the Union Government has no separate budget for Railways, nevertheless the Government has tried maximum to provide new impetus to the Railway infrastructure and Railway services. The Railways are the lifeline of the country and the most preferred mode of transport for the all classes of the society. It is the oldest and the largest railroad network in the world, ferrying about 23 million people and also 2.65 million tonnes of goods each day.

For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs.1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

In the words of Hon'ble Finance Minister, "Railways will now tie up with logistics firms to provide end to end transport solutions for such commodities." Chennai, in Tamil Nadu, and Calicut, in Kerala, will be two among the 25 stations selected across the country for redevelopment. We whole heartedly welcome that the "Joint ventures will be carried out with the State Governments of Tamil Nadu and Kerala for construction and development projects."

A new metro rail policy would be announced that would focus on increasing job opportunities. It would outline innovative models of implementation and financing, and standardization and also, the indigenization of hardware and software. After 'Clean My Coach' and 'Clean Our Coach' initiatives based on a text message, Coach Mantri is being introduced as a new initiative, which is a single interface to all coach related complaints. Incentivizing cashless transactions, payments made online on IRCTC's website for ticketing will not carry a service charge. With a focus on passenger safety, the budget announced *Rashtriya Rail Sanraksha Kosh*, a safety fund with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years. We welcome this.

With Rs.2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the Budget, the focus is mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Some of the newer proposals include using of rolling stock to transport perishable and agricultural commodities like fruits, vegetable and milk.

Most of the announcements made today are those are repeated from the past years. Last year, the Railway Ministry had earmarked only Rs. 2064 Crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 crore from the allocation of Rs. 2042 crores in the year 2015-16.

It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth, all States of the country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board.

The budget allocation for Railway projects in Tamil in the last 3 years has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. We expect early completion of railway projects including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari. Even though the Railway Capital expenditure is expected to be stepped up substantially to Rs. 1.21 crore, it is surprising that no new projects were announced, including projects for Tamil Nadu.

Rail passengers, particularly in Tamil Nadu, demand a better involvement of the Union Government with the Ministry of Railways and State Governments so that issues like land acquisition does not affect upcoming projects. Also, more trains and newer projects can come up smoothly when the State and Centre work in tandem. There were a lot of projects announced in the past that were not implemented.

A survey will be undertaken for a 201 km new line between Dindigul-Sabrimala at a cost of Rs.30 lakh. And an amount Rs. 134 crore has been allocated in the current Budget for 36 km link between Morappur and Dharmapuri which was pending for long.

Besides Rs.250.8 crore has been set aside for electrification of the 228 km Thanjavur-Villupuram line via Mayiladuthurai and Rs. 152.83 crore for the electrification of the 196 km Bengaluru-Omalur route via Hosur in the current railway budget. Thirteen new Road Over Bridges (ROB) and 84 Rail Under Bridges (RUB) have been sanctioned for the next fiscal for eliminating level crossings. It is announced that two railway electrification works would also be taken up under joint venture in Tamil Nadu.

Last year, our AIADMK Party wholeheartedly welcomed the announcement of North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, but we also request that the proposed East Coast Corridor which terminates in Vijaywada should be extended up to Thoothukkudi. This would pave way for fulfillment of Tamil Nadu's long pending request for creation of Chennai-Thoothukkudi Dedicated Freight Corridor. Moreover, we need a specific update on the implementation of the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Corridors announced 2 years earlier in the Rail Budget.

Several new measures like bio-vacuum toilets, setting up of 1st Rail Auto Hub, commencement of Wi-Fi system were introduced. It is apt to pinpoint that Hon. Minister has initiated action on 139 announcements made even in the last year's budget but still the progress is yet to be seen. Cleanliness in railways is still an area of more concern.

Under the dynamic guidance and golden rule of our revered leader Puratchi Thalaivi AMMA, Chennai had grown manifold in last two decades to be one of the most important metropolitan cities in the world. With the growth of various industries, especially the IT Sector, there has been substantial increase in the influx of population to the city, which required augmentation of effective transportation system to cater to the increased population in the city. Now Tamil Nadu, particularly Chennai is the most preferred destination in the business world. After mentioning in the previous year's Rail Budget, Hon. Railway Minister had inaugurated the 1st Rail Auto Hub at Walajabad near Chennai to attract transportation of cars, from roads to rail. Two-third of the revenue for Railways comes from freight and 85 per cent of bulk traffic is from a few selected commodities only. Hence diversification of freight operation has necessitated the setting up of a rail auto hub near Chennai with a loading capacity of 300 vehicles.

Measures like introduction of reservation for women in reserved quota, e-booking of tickets for concessional passes, reservation of 50% in lower berth quota for senior citizens, provision for baby food, battery operated services for the senior citizens, providing local cuisines to passengers, sale of tickets through hand held devices and platform tickets through vending machines, etc. would go a long way in augmenting the facilities to the train travellers.

The Public Private Partnership mode in different areas has so far shown excellent results. The proposal to finance certain future railway projects through this mode and collaboration with the State Governments for augmenting the railway infrastructure like electrification, construction of logistic parks, support for start-ups in railway sector, etc. should definitely yield results and augment the Government's efforts to ensure time and cost over runs.

Moreover, Railways have proposed to take up on priority, the provision of passenger amenities and beautification on stations at pilgrimage centers including Nagapattinam and Vailankanni in Tamil Nadu. But Tamil Nadu has many other pilgrim centers which can be included and need up-gradation.

Aastha pilgrimage circuit should be developed in Tamil Nadu with a view to boost economic activity around these pilgrim centers as it can generate additional revenue to Railways.

Environment friendly initiatives such as LED luminaries in all Railway Stations in next 3 years; switching to composite sleepers made of recycled plastic; and setting up of Automatic coach washing plants to support water conservation need effective implementation.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our visionary leader Puratchi Thalaivi Amma in the **Vision Tamil Nadu 2023** document. Puratchi Thalaivi Amma in her letter dated 11 February 2016, addressed to Hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway Projects which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. These are:

Complete doubling for Chennai-Kanyakumari line;

Sriperumbudur-Guindy freight line;

Chennai-Thoothukudi freight corridor;

High speed passenger rail link-Chennai-Madurai-Kanyakumari;

High speed passenger rail link-Madurai to Coimbatore;

High speed passenger rail link-Coimbatore to Chennai;

Chennai-Bengaluru high speed rail link;

Chennai-Bengaluru freight corridor;

Avadi-Guduvancheri rail link; and

). Avadi/Thiruvallur-Ennore port link.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through the formation of a Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and the Ministry of Railways:-

Chennai-Thoothukudi Freight corridor;

High speed passenger rail link between Chennai, Madurai and Kanyakumari; and

High speed passenger rail link from Madurai to Coimbatore.

Given the importance of these projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing, in principle, to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi Industrial Corridor. We had also indicated some specific conditions for the establishment of the SPV. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value. Matching equity contributions from the Ministry of Railways could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government departments. In the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding.

The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government. Railway Ministry should engage in constructive discussion on evolving a fair, balanced and acceptable draft of the MoU with Tamil Nadu.

A number of Railway Projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I would like to list those pending projects for which announcements were made.

New line from Morapur – Dharmapuri;

(a) 5^{th} and 6^{th} line on Chennai to Villivakkam, and

(b) New line for Villivakkam and Katpadi Sections;

New line from Chidambaram to Attur Via Ariyalur;

Doubling from Tindivanam to Kanyakumari;

New line from Bodinayakanur to Kottayam;

Doubling from Renigunta to Arakkonam;

3^{rd} and 4^{th} lines from Attippattu – Gummidipoondi;

New line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri;

New line between Mayiladuthurai-Thirukadiayur-Tharangambadi-Tirunallar-Karaikal;

). New line from Ramanathapuram-Kanyakumari via Toothukudi-Tiruchendur;

.. New line between Karaikudi-Thoothukudi via Ramanathapuram;

!. New line from Karaikal to Sirkazhi;

#. New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur;

$. Doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari via Nagercoil;

%. Gauge conversion between Madurai and Bodinayakanur and a new line from Bodinayakanur to Ernakulam (Cochin);

^. New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni;

&. Doubling and electrification of Madurai and Kanyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities;

*. New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet;

(. New line between Thanjavur and Ariyalur; and

). New line from Madurai - Karaikudi via Melur.

I request the Union Government and Hon. Railway Minister that these pending Railway Projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

*__श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा)__ः मैं रेल मंत्रालय की अनुदान की मांग 2017-18 के समर्थन में अपने विचार रखती हूँ

रेल सेवा देश के लोगों की लाईफ लाइन है और हमारा रेल इफ्रास्ट्रक्चर दुनिया में चौथे स्थान पर है। रेल बजट का आम बजट के साथ विलय करना एक ऐतिहासिक कदम है हमारी सरकार ने वर्ष 1024 से चली आ रही इस औपनिवेशिक प्रथा को बंद कर दिया है। इसके लिए मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी, जेटली जी और सुरेश प्रभु जी का बधाई देती हूँ।

इस विजनरी निर्णय से रेलवे, सरकार की राजकोषीय नीति के केंद्र में आ गया है । सामान्य बजट में विलय करने के बावजूद रेलवे कि कार्यात्मक स्वायत्ता बनाए रखने का एक उचित निर्णय लिया है। स्वतंत्र भारत का पहला संयुक्त बजट माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया गया है। इसमें रेलवे भी शामिल है। वर्ष 2017-18 के लिए रेलवे कि कुल पुंजी और विकास संबंधी व्यय 1,31,000 करोड़ रूपये रखा गया है जिसमें सरकार द्वारा मुहैया कराए गए 55000 करोड़ रूपये शामिल है।

वर्ष 2017-18 बजट में रेलवे के तहत इस प्रकार प्रस्ताव किए हैं उसकी मैं सराहना करते हुए धन्यवाद देती हूँ जिसमें

यात्री सुरक्षा के लिए 5 वर्ष की अवधि में 1 लाख करोड़ रूपये कि निधि से एक राष्ट्रीय सुरक्षा कोष। ब्रॉडगेज लाइनों पर मानव रहित लेवल क्रासिंग को 2020 तक समाप्त किया जाना। सुरक्षा तैयारी और अनुरक्षण व्यवहार को बेहतर बनाने के लिए अंतरराष्ट्रीय विशेषज्ञों की सहायता लेने का मुद्दा। अगले 3 वर्षों में समग्र परिणाम में 10 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव। 2016-17 में 2800 किमी रेलवे लाइनों की तुलना में 2017-18 में 3500 किमी लाइनें शुरू करने का प्रावधान। पर्यटन और तीर्थाटन के लिए समर्पित रेल गाड़ियां शुरू करने के लिए नए कदम। रेलवे और 9 राज्यों के साथ संयुक्त उद्यमों की स्थापना और इसके तहत 70 परियोजना की पहचान। 25 रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास करने की संभावना। 500 स्टेशन को दिव्यांग जनों के अनुकूल बनाए जाने के लिए लिफ्ट और एस्केलेटरों की व्यवस्था की जाएगी। 7000 स्टेशनों पर सौर विद्युत की व्यवस्था का प्रस्ताव। इससे ऊर्जा की भी बचत होगी। स्वच्छ रेलवे अभियान के तहत विलन माई कोच सेवा का प्रारंभ। शिकायतों और जरूरतों को दर्ज करने के लिए एकल विंडो प्रणाली कोच मित्र की सुविधा का प्रारंभ। वर्ष 2019 तक (महात्मा गांधी 150वीं जन्म जयंती) भारतीय रेल की सभी कोचों को जैव शौचालय लगाना। नई मेट्रो रेल नीति की घोषणा जिसमें स्वदेशीकरण तथा युवा वर्ग को रोजगार अवसर प्रदान करने का हार्दिक प्रावधान है। नए मेट्रो रेल अधिनियम अधिनियमित करने का प्रस्ताव। डिजिटल इंडिया के तहत कैशलेस आरक्षण 58 प्रतिशत से बढ़कर 68 प्रतिशत हो गया है। डिजिटल इंडिया के तहत रेलवे आरक्षण के लिए ई टिकट पर लगाए जाने वाला सेवाकर समाप्त करने के प्रावधान। रेलवे जोन को स्वायत्तता देने का प्रावधान किया गया है। किसानों को सहुलियत देने के लिए लोजिस्टीक पार्क और कोल्ड स्टोरेज बनाने का प्रावधान।

इस तरह रेलवे को एक सामाजिक अभिगम, रोजगार मुहैया करने की नीति, स्वच्छता, सुरक्षा, संरक्षण की नीति हार्दरूप है। इस तरह रेलवे प्रशासन प्रणाली की कायापलट करने का मिशन है।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को व्यक्तिगत रूप से भी धन्यवाद पेश करती हूँ क्योंकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र मेहसाना एवं गुजरात में इस सामान्य बजट के तहत गुजरात को 8,365 करोड़ रूपयों का रेलवे सुविधा के लिए आवंटन किया गया। तारंगा हिल, सतलासना दांता, अम्बाजी, आबूरोड को नई रेलवे लाईन 1700 करोड़ , 6 लाईनों को आमान परिवर्तन (ब्रोड गेज) के लिए 1700 करोड़, 6 लाईनों का दोहरीकरण, 2 नई लाईनों का सर्वे, 3 लाईनों का इलैक्ट्रीफिकेशन, 62 रेलवे क्रासिंग को बंद करके अंडर ब्रिज और ओवर ब्रिज बनाने के लिए धन आवंटित किया है।

उसके लिए मेरी तथा उत्तर गुजरात की जनता की ओर से प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

आज तक अलग रेल बजट एक राजनीति का जरिया बन गया था। रेल बजट का राजनीतिकरण हो गया था। यह पहली बार एक ऐतिहासिक कदम उठाया गया है और रेलवे को सर्वसमावेशी, सर्वदेशीय, सर्वस्पर्शीय एवं पारदर्शीय बजट स्वरूप दिया गया है। इसमें न तो प्रांतवार दिखाई देता है न ही स्वार्थवाद है, इसमें सिर्फ राष्ट्रवाद ही है।

माननीय वित्त मंत्री जी न रेल बजट के तहत गुजरात को अच्छा बजटीय प्रावधान दिया है।

माननीय प्रधानमंत्री जी मोदी साहब और रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी के कर कमलों से भारत में पहली बार गांधीनगर में रेल पटरियों पर फाइव स्टार होटल (पीपीपी मॉडल) का प्रावधान करके एक नया आयाम गुजरात को दिया है।

पिछले बजट में बडोदरा को भारत की पहली रेल युनिवर्सिटी देने के तहत मैं रेलवे मंत्रालय और प्रधानमंत्री जी का आभार प्रकट करती हूँ।

इसके साथ ही अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगों का रखना चाहती हूँः

गुजरात देश का आज विकास इंजन बन गया है। गुजरात को पिछली सरकारों द्वारा रेल सुविधा के तहत भारी अन्याय झेलना पड़ा है।

गुजरात में सिर्फ उत्तर गुजरात से लंबी दूरी वाली किसी भी ट्रेन का प्रावधान आज तक नहीं मिला है। सूरत-मुंबई तक चलने वाली ट्रेन पालनपुर, मेहसाना से प्रावधान किया जाए। मेहसाना जो एक मिल्क, ऑयल और इंडस्ट्रीयल सिटी है मेहसाना जो प्रथम वर्ग का रेलवे जंक्शन है लेकिन उधमपुर, मोतीहारी, गरीब रथ, चेन्नई, बीकानेर जैसे एक्सप्रेस के स्टॉपेज आज तक नहीं मिले है। यात्रिकालीन इंटरसिटी पाटन-पालनपुर-मेहसाना होकर सूरत तक चलाई जाए। मीटरगेज खंड बंद होने की वजह से बड़ी लाइन पर एक लोकल ट्रेन सुबह अहमदाबाद, पाटन 10ः30 बजे चलती है वह गाड़ी रविवार को बंद रहती है उसको रविवार को भी चलाने कि मेरी मांग है क्योंकि इसी पथ पर रविवार को उधमपुर मेल एक्सप्रेस गाड़ी चलती है वह सीधी पालनपुर 150 किमी पर ही रूकती है उसको मेहसाना स्टॉपेज दिया जाए जो अहमदाबाद से 75 किमी पर पड़ता है जिससे वहां के यात्री लाभान्वित हो सके। अतः 10ः30 बजे के बाद इसके पीछे लोकल गाड़ी चलाई जाए तो अहमदाबाद से मेहसाना तक के यात्रियों की सुविधा में सहुलियत बढ़ेगी। उंझा जो एशिया कि सबसे बड़ी मसाला मंडी है तथा विश्व के गडवा पाटीदारो की कुल देवत उमिया माता का बड़ा शक्ति स्थल है एवं बगल

में ही उनावा-मीरदातार भारत प्रसिद्ध मुस्लिमों का वहा धार्मिक स्थल है। वहां भी कई ट्रेनों के स्टॉपेज नहीं है। वहां स्टॉपेज दिया जाए। शांति एक्सप्रेस जो इंदौर गांधी नगर के बीच दौड़ती है वह शाम को गांधीनगर में आकर रात भर खड़ी रहती है उसे मेहसाना, पाटन और पालनपुर तक दौड़ाया जाए। समर एक्सप्रेस, फैस्टीवल एक्सप्रेस के रूप में अहमदाबाद से अजमेर, जयपुर, उधमपुर सराय रोहिला, दिल्ली तक खास ट्रेन दौड़ाई जाती हैं। वह अहमदाबाद से सीधी ही पालनपुर (150 किमी) या 220 किमीमीटर आबुरोड पर ही रूकती है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनमा जिसमें ज्यादातर राजस्थान और यूपी के लोग ज्यादा रहते हैं उनको इस सहुलियत से वंचित किया जा रहा है। वहां स्टॉपेज दिया जाए। सिर्फ कॉमर्शियल बेस पर मेहसाना और गुजरात के लोकल ट्रेनों के कई रेलवे स्टेशन बंद कर दिए गए हैं उनको पुनः आंकलन करके पुनः कार्यरत किया जाए क्योंकि शंखलपुर जैसे कई धार्मिक पर्यटन स्थल भी इस सुविधा से वंचित हो गए हैं।

हाल ही में पाटन एवं आबूरोड डेमू 12 कोच की दौड़ रही है। किन्तु पाटन डेमू का ऑक्युपेंसी रेशियो सिर्फ 42 प्रतिशत है और आबूरोड का 62 प्रतिशत इससे प्रतीत होता है कि दोनों गाड़ियों में अधिक कोच खाली जा रहे हैं अतः इन गाड़ियों के चार-चार कोच काटकर शाम को 17ः30 बजे मेहसाना से अहमदाबाद के लिए डेमु चलाई जाए जिससे सूरत और मुंबई के लिए उत्तर गुजरात के लोगों को कन्वर्टीविटि मिल सके। आदिवाडा के पास नर्मदा कैनाल क्रासिंग के नीचे पानी की ब्रांच कैनाल निर्माण के लिए 2012 में 74 लाख रूपये डिपोजिट कर दिए गए हैं लेकिन आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। बहुचराजी जो गुजरात का एक बड़ा शक्तिस्थल है वहां श्रद्धालुओं को आने जाने के लिए पूनम स्पेशल ट्रेन चलती थी उनको पुनः कार्यरत किया जाए। कालुपुर अहमदाबाद रेलवे स्टेशन का बोझ हलका करने के लिए साबरमती रेलवे स्टेशन पर दूसरा टर्मिनल का विकास करने की अनिवार्यता है।

साबरमती रेलवे स्टेशनों पर ट्रेन में बैठने के लिए दिव्यांगों, सीनियर सिटीजनों और महिलाओं को सहुलियत मिले इसके तहत प्लेट फार्म की हाईट बढ़ाई जाए। मेहसाना और वीरमगांम सैक्शन के बीच एक डेमू ट्रेन चलाई जाए। मेहसाना, शंकरपुरा पनघट सोसायटी के पास मेहसाना पाटन लाइन का जो नाला पड़ता है उसकी चौड़ाई बढ़ाई जाए। सिर्फ गुजरात को छोड़कर देश के सभी रेलवे स्टेशनों पर रिफ्रेशमेंट के तहत भैस स्टोप जलाने का प्रावधान है वही नीति गुजरात के सभी रेलवे स्टेशनों पर कार्यान्वित की जाए जो पहले थी जिससे बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा।

अतः मैं रेल अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूँ।

श्री गणेश सिंह (सतना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्रालय की वर्ष 2017-18 की अनुदान मांगों के समर्थन में अपने विचार रख रहा हूं।

मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने ऐतिहासिक कदम उठाते हुए रेल बजट को केन्द्रीय बजट में शामिल करके रेलवे के सामने जो एक बहुत बड़ा संकट था, उससे बचाया है। वर्ष 1924 में 'ऐक्वर्थ समिति' की सिफारिश के अनुसार रेलवे का अलग बजट पेश्तुत किया जाता था। उस समय रेलवे बजट केन्द्रीय बजट के लगभग आधे हिस्से का था, लेकिन अब रेल बजट आम बजट का मात्र दस प्रतिशत हिस्सा ही रह गया है। रक्षा मंत्रालय का बजट रेल बजट से भी अधिक है। 'बिबेक देवराय समिति' ने भी इसके विलय की सिफारिश की थी। इसी वजह से आम बजट में रेल बजट को शामिल कर दिया गया है। इसमें पहले साल 1,31,000 करोड़ रुपए व्यय का प्रावधान रखा गया है, जो पिछले वर्ष 2016-17 से 10,000 करोड़ रुपए अधिक है। रेल सुरक्षा निधि के लिए 1,00,000 करोड़ रुपए का राष्ट्रीय कोष बनाया गया है, यह एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है। 55,000 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता इस बजट में रेलवे को दी गयी है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि रेलवे को यह निर्णय इसलिए लेना पड़ा क्योंकि जो चालू विकास परियोजनायें हैं, उनको अतिरिक्त धन राशि की जरूरत है, रेलवे को लाभांश भुगतान में छूट मिलेगी, जिसमें हर वर्ष 4,500 करोड़ रुपए की रेलवे को बचत होगी।

महोदय, वर्ष 2016-17 में 9731.29 करोड़ रुपयों की बचत होने वाली है। रेल बजट के विलय से जो लाभप्रद योजनाएं हैं, जिनमें हमेशा राजनीतिक दबाव होता था, उससे भी रेलवे को काफी राहत मिलेगी। इस बजट से राजमार्गों को रेलवे और अंतर्देशीय जलमार्गों के बीच मल्टी मॉडल परिवहन की योजना बनाई जाएगी। वर्ष 2017-18 के लिए यातायात प्राप्तियों का लक्ष्य 1,88,988.37 करोड़ रुपए रखा गया है, जो वर्ष 2016-17 के संशोधन अनुमान से 9.8 प्रतिशत अधिक है। रेलवे ने कुछ प्राथमिकताएं तय की हैं - यात्री सुरक्षा, पूंजी और विकास, सफाई व्यवस्था, वित्त एवं लेखा अनुदान व्यवस्था और वर्ष 2017-18 के बजट में जो व्यय के प्रावधान किए गए हैं, उनमें 20 प्रतिशत राशि चल स्टॉक में, 17 प्रतिशत राशि नई लाइनों में, 14 प्रतिशत राशि दोहरीकरण में, 13 प्रतिशत राशि संयुक्त उद्यम में खर्च करने का प्रावधान किया गया है। इसके अलावा रेल मंत्री जी ने आमान परिवर्तन, यातायात सुविधा, रेल विद्युतीकरण, चौकीदार वाले समपार को समाप्त करना, क्लीन माई कोच, कोच मित्र सेवा, स्टेशनों का पुनर्विकास, जैव शौचालय आदि प्राथमिकता में तय किए गए हैं। बड़े प्रयासों के बाद गतिमान एक्सप्रैस 160 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। 'हम सफर' ट्रेन आरम्भ हो चुकी है। 'तेजस' और 'उदय' ट्रेन जल्दी शुरू होने वाली हैं। मालगाड़ी की रफ्तार बढ़कर पचास किलोमीटर प्रति घंटा हो चुकी है। इसी तरह से एक्सप्रेस गाड़ियों की रफ्तार भी 80 किलोमीटर प्रति घंटा हो चुकी है। वर्ष 2019 तक सभी यात्री गाड़ियों के डिब्बों में जैव शौचालय बनाए जाने का लक्ष्य पूरी तरह से निर्धारित हो चुका है। पहले रेलवे लाइन निर्माण का काम केवल सात किलोमीटर प्रतिदिन होता था, अब वह बढ़कर 19 किलोमीटर प्रतिदिन हो गया है। यही रेलवे की सक्रियता का सबसे बड़ा प्रमाण है। सात हजार स्टेशनों पर सौर विद्युत की व्यवस्था की जाने वाली है। वर्ष 2017-18 में 3500 किलोमीटर नई लाइनें शुरू करने का लक्ष्य है। रेल लाइनों के विद्युतीकरण का जो लक्ष्य दिया गया था, मुझे लगता है कि लक्ष्य से ज्यादा काम किया गया है और इस वÂाऩ 4000 किलोमीटर का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

महोदय, पूर्वोत्तर के सभी राज्यों की राजधानियों को भी रेलवे से जोड़ने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। 8.56 लाख करोड़ रुपए के निवेश की योजनाएं तैयार की गई हैं। 'सुगम्य भारत' के तहत कई स्टेशनों में एस्केलेटर्स और लिफ्ट की व्यवस्था की जा चुकी है। भारत सरकार ने नौ राज्यों के साथ एक एमओयू साइन किया है, जिसमें 70 परियोजनाओं को चिह्नित किया गया है। यह बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है। पर्यटन एवं तीर्थस्थलों के लिए नई गाड़ियों को चलाने की घोषणा की गई है, जो स्वागत योग्य है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान मध्यप्रदेश की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। मध्य .प्रदेश देश का बहुत बड़ा राज्य है और वहां 4894 किलोमीटर रेल लाइन हैं, जो पांच रेलवे डिविजनों में विभक्त हैं - पश्चिम मध्य रेलवे में 2183 किलोमीटर, पश्चिम रेलवे में 915 किलोमीटर, दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे में 804 किलोमीटर, उत्तर मध्य रेलवे में 598 किलोमीटर और मध्य रेलवे में 394 किलोमीटर की रेल लाइनें हमारे प्रदेश में मौजूद हैं, लेकिन यूपीए सरकार में इनकी लगातार उपेक्षा हुई है। मैं आंकड़ों के साथ बताना चाहता हूं कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच 632 करोड़ रुपए हर साल दिए जाते थे, लेकिन जब एनडीए की सरकार आई, तब प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने वर्ष 2014 से 2017 तक 2871 करोड़ रुपए अकेले मध्य प्रदेश को दिए। इसी तरह वर्ष 2017-18 के बजट में 5376 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया, यह अपने आप में बहुत बड़ी बात है। मध्य प्रदेश में 83388.78 करोड़ रुपए के निर्माण कार्य चल रहे हैं। मैं ललितपुर-सिंगरौली की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वर्ष 1997-98 में यह योजना स्वीकृत हुई थी। यह योजना 541 किलोमीटर की योजना है। 6093 करोड़ रुपये इस योजना में खर्च होने थे, लेकिन अभी तक मात्र 622.7 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। यह चिंता का विषय है कि यह योजना कब पूरी होगी। मेरा सुझाव है कि सतना से पन्ना, खजुराहो से पन्ना, रीवा से सीधी, सिंगरौली से सीधी, जब इन चार स्थानों से एक साथ काम शुरू होगा, तभी यह परियोजना समय पर पूरी हो पाएगी। मेरा निवेदन है कि इस बारे में पुनः विचार किया जाए।

महोदय, इस वर्ष मध्य प्रदेश में सात नए सर्वे के कार्य स्वीकृत हुए हैं, दो नई रेल लाइनें स्वीकृत हुई हैं, सात नए आरओबी बनाने हैं, लेकिन सबसे बड़ा संकट इस बात का है कि इटारसी से छौकी रेल का विद्युतीकरण हो रहा था, यह वर्ष 2010-11 में स्वीकृत हुआ था, लेकिन आज तक यह कार्य पूरा नहीं हुआ। कोर्ट के कारण से यह मामला अधूरा पड़ा हुआ है, इसलिए इस काम को तत्काल शुरू कराया जाए। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि सतना से मैहर के बीच उचेहरा में और सतना से रीवा के बीच बिरहली में आरओबी की बहुत आवश्यकता है।

ये दोनों ट्रैपस बहुत व्यस्त हैं। इन जगहों पर सैंकड़ों गाड़ियाँ खड़ी रहती हैं और आये दिन दुर्घटनाएँ होती रहती हैं। इसलिए वहाँ पर आरओबी बनाया जाना बहुत ही आवश्यक है। उचेहरा के लोगों ने खून से चिट्ठी लिखी है। वह चिट्ठी अभी मैं आपको देने वाला हूँ। उसे देखकर आप आगे कुछ कार्रवाई करेंगे।

तेजस, हमसफ़र और उदय नामक तीन रेलगाड़ियाँ जब आपने शुरू की थीं, तब से मैं कह रहा हूँ कि सतना-रीवा से मुम्बई के लिए एक गाड़ी दे दीजिए, क्योंकि इसके लिए वहाँ के लोगों की बहुत अधिक मांग है।

घुनवारा में एक हॉल्ट की मांग मैंने की थी। सांसद हमेशा स्टॉपेज की मांग करते हैं, लेकिन रेल मंत्रालय इस पर गंभीर नहीं दिखता है। मैं चाहता हूँ कि सांसदों के प्रस्ताव पर विचार किया जाना चाहिए और स्टॉपेज जैसे छोटे-से मामले को, जो पॉसिबल है, उसे करना चाहिए, उसको लिंगरऑन नहीं करना चाहिए।

मैं मांग करता हूँ कि जैतवारा में रीवा-आनन्द विहार गाड़ी संख्या 12427-12428 का, सारनाथ एक्सप्रेस का, मझगांव में कामायनी एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए और बगहाई में इंटरसिटी का स्टॉपेज दिया जाए। सतना जिला स्थित सतना रेलवे स्टेशन पश्चिम-मध्य रेलवे में सर्वाधिक आय देने वाला स्टेशन है, लेकिन वहाँ पर रेलवे का कोई भी कारखाना नहीं है। मैं चाहता हूँ कि मेमू कार सेट, चूंकि वह ललितपुर-सिंगरौली का जंक्शन बनने वाला है, यदि वहाँ पर मेमू कार सेट का कारखाना स्थापित हो जाएगा तो इससे रेलवे को बहुत बड़ा लाभ मिलेगा।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कुछ ऐसी एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं, जिनके डिब्बे बहुत कमजोर हो गये हैं, बहुत सड़-गल गये हैं, यदि उनमें व्यक्ति बैठ जाएं तो लगता है कि अपने गंतव्य तक पहुंचेंगे या नहीं। इसी प्रकार से रीवा-आनन्द विहार एक्सप्रेस गाड़ी है, लेकिन उसके डिब्बे बहुत पुराने हो गये हैं। उसके डिब्बे बदलें जाएं। महाकोशल एक्सप्रेस है, जो जबलपुर से दिल्ली तक चलती है, उसके डिब्बें को भी बदलने की आवश्यकता है।

इन्हीं बातों के साथ, मैं रेल मंत्रालय की वर्ष 2017-18 की अनुदन मांगों का पूर्णतः समर्थन करता हूँ।

श्री तारिक अनवर (कटिहार): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के वर्ष 2017-18 की अनुदान की मांगों पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

कल से यह बहस चल रही है। सदन के अन्य सदस्यों ने अपने क्षेत्र की बात रखी है। रेलवे में व्यापक रूप से क्या परिवर्तन होना चाहिए, क्या सुधार होना चाहिए, उस पर अपने-अपने ढंग से माननीय सदस्यों ने राय दी है। मैं भी अपने क्षेत्र की बात कहूँगा। आपकी अनुमति से, रेलवे की आये दिनों की जो समस्याएँ हैं, उनके संबंध में मैं कुछ बातें, कुछ सुझाव सदन में रखना चाहता हूँ।

सबसे पहले मैं, रेल बजट के आम बजट में विलय पर दो शब्द कहना चाहता हूँ। आम तौर पर आज देश में इसकी निन्दा हो रही है। लोग कह रहे हैं कि इससे रेलवे के महत्व को कम करने का प्रयास किया जा रहा है। रेलवे से जुड़ी हुई कई यूनियनें, कई फेडरेशंस, सभी ने इस विलय का घोर विरोध किया है और इसकी निन्दा की है। भारतीय रेल की संप्रभुता एवं आत्मनिर्भरता शुरुआती दौर से, वर्षों से चली आ रही थी, लेकिन वर्तमान सरकार ने एक झटके में उसकी हैसियत को कम करने का प्रयास किया है। रेलवे का क्या महत्व है, इसे हम सब जानते हैं, सारा देश जानता है। एक तरफ तो हम कहते हैं कि रेलवे हमारी जीवन-रेखा है, लाइफ लाइन है और दूसरी तरफ उसी लाइफ लाइन को कम आँकने की कोशिश की जा रही है। हम सभी जानते हैं कि देश की अर्थव्यवस्था में, देश के विकास में, देश को जोड़ने में, देश की एकता और अखंडता को बनाये रखने में रेलवे का कितना योगदान है।

लेकिन इसके पीछे क्या कारण है, उसे सिर्फ सरकार ही समझती होगी। जो परंपरा वर्षों से चली आ रही थी, उस परंपरा को समाप्त करने का प्रयास किया गया है। इसके द्वारा रेलवे का महत्व घटाने का भी प्रयास हुआ है। हम यह अच्छी तरह जानते हैं कि आज की तारीख में भी पब्लिक ट्रांसपोर्ट के रूप में सब से बड़ा योगदान रेलवे का है। लगभग तीन करोड़ यात्री एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने के लिए रोजाना रेल के द्वारा सफर करते हैं। माल-ढुलाई हमारी अर्थव्यवस्था का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। हमारे देश में लगभग 70 प्रतिशत जो माल-ढुलाई होती है, जिसके द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान पर सामान पहुँचाया जाता है, वह भी रेल के द्वारा ही होता है। इन सबके बावजूद जो सरकार परंपरा की बात करती है, जो संस्कृति की बात करती है और जो ट्रैडिशन की बात करती है, वही उस परंपरा को समाप्त करने का प्रयास कर रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, जब भी रेल बजट पेश होता था तो पूरे देश के लोगों का ध्यान उस पर होता था। वे लोग चाहे सांसद हों या फिर आम जनता हो, सभी को यह लगता था कि आने वाले रेल बजट में क्या-क्या सुविधाएं मिलने वाली हैं। सभी यह सोचते थे कि क्या यात्री भाड़ा बढ़ेगा, माल भाड़ा बढ़ेगा, नई रेलगाड़ियाँ मिलेंगी, टाइम-टेबल में कोई बदलाव होगा, सुंदरीकरण या इंफ्रास्ट्रक्चर का काम होगा, नई रेल लाइनें बिछाई जाएंगी आदि। ऐसी तमाम संभावनाओं की लोग तलाश करते थे। दुख की बात है कि आज जो रेल बजट पेश हुआ है, उस ओर लोगों का ध्यान गया ही नहीं। जिस प्रकार आम बजट में रेल बजट का जिक्र किया गया, उससे किसी को यह लगा ही नहीं कि रेल बजट इस देश के सामने रखा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सांसद लोगों का हमेशा यह प्रयास रहता था कि रेल बजट में हमारे क्षेत्रों के लिए भी योजनाएं शामिल की जाएं। रेल बजट से पहले हम सभी लोग रेल भवन की ओर माननीय रेल मंत्री जी से मिलने जाते थे और उनके समक्ष अपने क्षेत्र की छोटी-छोटी समस्याएँ रखने का प्रयास करते थे। हम उनसे कहते थे कि इनको रेल बजट में शामिल कर लिया जाए, ताकि हम अपने क्षेत्र की जनता को संतुष्ट कर सकें। लेकिन इस बार वह भी नहीं हो सका। कोई भी सांसद या हमारे जैसे अन्य लोग अपनी बात कहने में असमर्थ रहे।

उपाध्यक्ष महोदय, यह समय ही बताएगा कि यह जो विलय हुआ है, यह कितना सही है और कितना गलत है। यह आने वाला वक्त बताएगा। बुलेट ट्रेन के बारे में भी बताया गया था, लेकिन इस बजट में उसका भी कहीं कोई जिक्र नहीं है। जिन सुपर फास्ट ट्रेन्स की स्पीड बढ़ाने की बात थी, उनके विषय में भी कोई खास जिक्र इस बजट में नहीं किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, इस बजट में रेलवे की अनदेखी की गई है। इसमें रेलवे के लिए कोई रोडमैप नहीं पेश किया गया है। इसमें यह भी नहीं बताया गया है कि आने वाले दिनों में रेलवे को कैसे एक लाभदायक और सैल्फ-सफिशिएंट मंत्रालय बनाया जाएगा। इस पूरे बजट को देखने से पता चलता है कि रेलवे के पास सातवें वेतन आयोग की सिफारिशें लागू करने के लिए पैसा नहीं है। पेंशनधारकों को पेंशन देने के लिए भी बमुश्किल पैसे की व्यवस्था हो पा रही है। पिछले चार वर्षों में मालभाड़े में 65 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी के कारण अब ढुलाई का कार्य धीरे-धीरे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की ओर जा रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, चूँकि समय का अभाव है, इसलिए मैं अंत में अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं और माँगों के संबंध में बोलना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इस मौके पर रेल मंत्रालय को सभी क्षेत्रों और खास तौर से पूर्वोत्तर के क्षेत्रों की ओर अपना ध्यान आकृष्ट करना चाहिए।

जिस तरह से हर मामले में उत्तर पूर्व क्षेत्र की अवहेलना होती है, उसी तरह से रेलवे के क्षेत्र में भी अवहेलना होती है। हम पूरे उत्तर पूर्व की समस्या की ओर न जाकर अपने कटिहार डिवीजन के बारे में कुछ समस्याओं को रखना चाहता हूं। अगर आप कहेंगे तो मैं उसको पटल पर भी रख सकता हूं अथवा मैं उसे पढ़ देता हूं। उपाध्यक्ष महोदय, कटिहार नगर में गौशाला के निकट कटिहार-बरौनी रेल पथ के बगल में रेलवे की खाली पड़ी लगभग 111 एकड़ जमीन पर रेलवे का कोई भी काम हो सकता है, कोई भी उद्योग लगाया जा सकता है। वहां पर कोच मरम्मत का कार्य भी हो सकता है। गाड़ी संख्या 15227/15228, मुजफ्फरपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन सप्ताह में एक दिन के बजाय सप्ताह के सातों दिनों तक किया जाना जरूरी है। यह वहां की आम मांग है। कटिहार जिले के कटिहार-मनिहारी रेलवे पथ के गौशाला गुमटी पर कटिहार के.वी.झा कॉलेज के समीप भगवान चौक पर एक बारसोई टुनीगिरी पथ पर रघुनाथपुर गुमटी पर रेल ओवर ब्रिज का निर्माण बहुत आवश्यक है। कटिहार रेलवे मंडल के अंतर्गत बालीघाटी तेजनारायणपुर से पश्चिम बंगाल के भातुका रोड रेलवे स्टेशन तक रेल पथ का विस्तारीकरण, गाड़ी संख्या 15645/15646 एवं गाड़ी संख्या 15647/15648 गुहाबटी लोकमान्य तिलक तथा 22511 और 22512 एवं 12519/12520 कामाख्या लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस, 13245/13246 कैपिटल एक्सप्रेस, 13163/13164 आदेबाजार एक्सप्रेस तथा 15227/15228 मुजफ्फरपुर व यशवंतपुर एक्सप्रेस ट्रेनों में कटिहार के यात्रियों के लिए कोटा बढ़ाया जाए साथ ही कटिहार रेल मंडल का आपातकालीन कोटा भी बढ़ाया जाए।

HON. DEPUTY SPEAKER: Please conclude now.

SHRI TARIQ ANWAR : I am just going to wind up.

श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम) : सिग्नेचर करके दे दीजिए।

HON. DEPUTY SPEAKER: You can tell about it briefly.

श्री कांति लाल भूरिया: उपाध्यक्ष जी मौका दे दीजिए, यह विषय जरूरी है।

HON. DEPUTY SPEAKER: You can read one or two important points and you can write to the Minister about the rest of the things.

-

-

13.00 hours

श्री तारिक अनवर : अब मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। हमारे क्षेत्र की बहुत सारी समस्याएं हैं, इसलिए मेरे पास बहुत लम्बी सूची है। इन समस्याओं के बारे में मैंने समय-समय पर रेल मंत्री जी को लिखा है और एन.एफ. के जनरल मैनेजर को भी लिखा है, लेकिन अभी तक उस पर कोई खास कार्रवाई नहीं हुई है। आपके निर्देशानुसार मैं फिर से रेल मंत्री जी को विस्तार से इन समस्याओं के बारे में अवगत कराने की कोशिश करूंगा और चाहूंगा कि आने वाले समय में वह इन बातों पर अवश्य ध्यान दें। जैसा मैंने कहा कि हमारा क्षेत्र एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, बाढ़पीड़ित क्षेत्र है, उस क्षेत्र पर मंत्री जी विशेÂष रूप से ध्यान दें। वहां बहुत सारी छोटी-छोटी समस्याएं हैं और कभी-कभी बहुत मामूली सी समस्या के समाधान से लोगों को बहुत सी सुविधाएं मिल जाती हैं। इन छोटी-छोटी समस्याओं का निदान अगर रेल मंत्री जी चाहेंगे तो आसानी से हो सकता है। हम इन सारी समस्याओं को उनके नोटिस में लायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI G. HARI (ARAKKONAM): Hon. Deputy Speaker Sir, Vanakkam.

I express my gratitude and indebtedness to our revered leader Puratchi Thalaivi AMMA for being here in this august house to speak about the Grants for Railways for the year 2017-18. This is the first time since Independence that the Union Government has no separate budget for Railways but has combined it with General Budget.

The total capital and development expenditure of Railways for this year has been pegged at Rs. 1,31,000 crore. This includes Rs.55,000 crore provided by the Government.

Tamil Nadu, under the dynamic and able leadership Puratchi Thalaivi Amma, had been making a request to create a Chennai-Thoothukudi dedicated freight corridor. Therefore the North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, should have been rightly extended up to Thoothukudi. Similarly, the East Coast corridor, could also been extended up to Thoothukudi.

The hon. Railway Minister has paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility to differently-enabled and senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

The East Coast Railway Service would link the Greater Chennai Metropolitan Area to the districts of Kancheepuram, Cuddalore and Villupuram. The railway corridor should be so aligned with farsightedness to cater to the future development needs by taking into account the existing industrial distribution, human settlements and the projects in the pipeline.

The Southern Railway has revised the original estimate for laying a broad-gauge line between Cuddalore and Puducherry as part of the Chennai-Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore new line project in 2014. Earlier it was proposed to construct the broad-gauge line between Puducherry and Varakkalpattu, Cuddalore at a cost of Rs. 397.51 crore.

However, as per the instruction of the Railway Board the proposed limited-use-subway and the road-over-bridge had been substituted with a level crossing. Accordingly a revised estimate for Rs. 195.86 crore had been prepared and sent to the Railway Board for its consideration. Therefore I urge the Union Government to take necessary steps for the implementation and speedy completion of this important East Coast Railway project in Tamil Nadu.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our visionary leader Puratchi Thalavi Amma in the Vision Tamil Nadu 2023 document. Puratchi Thalaivi Amma in her letter dated 11 February 2016 addressed to hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway Projects which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in Tamil Nadu.

Puratchi Thalaivi AMMA was instrumental and played a stellar role in implementing the Chennai Metro Rail Project Phase I. The Chennai Metro Rail Project Phase II has been included in the Rolling Plan for the current year for Japan International Co-operation Agency (JICA) for funding. A Detailed Feasibility Report for the expansion of the Chennai Metro Rail Project along three corridors - North West to South East; West to East; and an orbital corridor at an estimated cost of Rs. 44,000 crore has already been approved by the Government of Tamil Nadu.

Integration of the Chennai Mass Rapid Transit System (MRTS), a project implemented by the Railways with the Chennai Metro Rail, is desirable and feasible and would enable effective synergies between various modes of public transport and increase share of public transport. The process of approval by the Government of India may be expedited. I urge upon the Government to support the proposed Phase II of the Metro Rail Project of Chennai and to ensure that all necessary clearances are provided expeditiously to fulfill the dream of our visionary leader *Puratchi Thalaivi*Amma to provide fillip to the public transport system in the Chennai Metropolitan city.

Sir, The Chennai Metro Rail Project is implemented on a joint ownership basis between the Government of India and the Government of Tamil Nadu. A Tripartite Memorandum of Understanding was entered into between the Union Government, the Government of Tamil Nadu and the Chennai Metro Rail Limited, for implementing the project by the then UPA Government and DMK led State Government. In that MoU they had included certain clauses No 11, 12.1 and 12.6 which are not in the interest of the Tamil Nadu State Government. These clauses do not provide for an equitable sharing of risks and costs. I urge the Union Government to make necessary amendments to Tripartite Memorandum of Understanding to make it

more fair and equitable, truly reflecting the spirit of joint ownership.

The Railways has introduced the surge pricing system on the Rajdhani, Duronto and Shatabdi trains with effect from September 9. Under the new 'flexi fare system', usually followed by airlines, the base fare of tickets will increase with the rising demand. Base fares will increase 10 per cent with every 10 per cent of berths sold. This has to be withdrawn as it affects the rail passengers badly. The new fare system will affect the sleeper class passengers of Duronto trains too. This new "dynamic fare" system has to be withdrawn immediately.

Sir, the Tindivanam - Nagari BG line pass through Villupuram, T iruvannamalai, Vellore and Thiruvallur Districts in Tamil Nadu for a distance of 180 kms. This project was inaugurated in 2007, but very little progress has been made so far. The hon. Minister for Railways has said that the railways have allotted Rs.10 crores for the project in 2016-17. This is a meager amount for the progress of a very important project.

The Ministry has a fixed timeframe target to complete this BG line before 2020. But the allocation of funds to this project does not match with the target date of completion and the implementation of the project is going on at a snail's pace. Sir, because of this inordinate delay, the total cost of the project has escalated to Rs. 1080 crores from Rs. 498 crores. Any further delay in implementation of this project will not only increase the project cost further, but also be injustice to the millions of people who are aspiring for this project to complete at the earliest. Therefore I urge the Union Government to take all possible steps to allocate sufficient funds for the speedy execution of the Tindivanam-Nagari BG line.

On behalf of the people of my Arakkonam constituency, I urge the hon. Minister for Railways to establish a new railway station near Vadamambakkam village between Arakkonam and Itchiputtur stations. There is an urgent need for creating a stoppage for the trains 12685/12686 Mangalore Express and 12164 Dadar Express at Arakkonam.

The Trivandrum Mail Train No 12624 towards Chennai is crossing the Arakkonam junction at 5 .45 am and stopping only at Avadi. This causes lots of inconvenience to all passengers from Arakkonam area as they have to travel back from Avadi in the morning time. Therefore, I urge the hon. Minister to create a stoppage at Arakkonam and Tiruttani. Also, there is a need for stoppage for all rains, particularly the Brindavan Express at Sholinghur railway station. Sholinghur is a famous pilgrimage centre. The construction of a ROB at K 93/2 SCKAT Road (SH-58) near Arakkonam Junction at Railway KM 68/100-200 is also a long pending demand of the people of my constituency.

The Railway Stations at Arakkonam Junction, Thiruttani, Sholinghur and Katpadi Junction need lots of facilities including the installation of LED lighting, CCTV security cameras and other amenities for the benefit of passengers. The platforms at these railway stations need to be extended.

I request the Union Government and the hon. Railway Minister that these pending Railway Projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds. I also request for expediting the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu and Arakkonam constituency well within the stipulated time frame.

श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) : महोदय, रेलवे बजट पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, इस बार रेलवे बजट पर जब चर्चा शुरू हुई तो मैं समझता हूँ कि पहली बार रेलवे बजट को सस्ती लोकप्रियता के दायरे से बाहर निकालकर संवेदनशील, समान व्यवहार की दृष्टि से बनाये गये बजट के रूप में देखा गया। हम लोग तो पहले यह सोचते थे, जब रेल मंत्रालय बँटता था तो ऐसा लगता था कि जहाँ के रेल मंत्री हैं, वहाँ की विशेÂष बातें होंगी बाकी जगहों की बातें छूट जाती थीं। रेलवे बजट कहीं न कहीं एक प्रकार से अर्थव्यवस्था के पैरलल हमारे सदन के अन्दर आता था और उससे सस्ती लोकप्रियता की बात समझ में आने लगती थी। इस बार मैं यह कह सकता हूँ कि रेलवे बजट एक संवेदनशील विभाग के रूप में सन्तुलित विचार करने के लिए रखा गया, जिसमें व्यापारिक नजरिया कम और जन कल्याण की भावना इस बजट में विशेÂष रूप से जुड़ी हुई है। जिसके तहत सुरक्षा की बात, सुविधा की बात की गई है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवे को व्यापारिक नजरिये से मुक्त करके इसे जन कल्याण की भावना से जोड़ने का काम किया है। एक लोकतान्त्रिक दृष्टि रेलवे विभाग के साथ जोड़ी गई।

महोदय, जब मैं पढ़ता था तो मैं सोचता था कि एक-एक व्यक्ति से जो विभाग जुड़ा हुआ है, अन्न के बिना कोई रह नहीं सकता, कृषि से हर एक व्यक्ति जुड़ा हुआ है, जो कृषि करता है वह भी कृषि से जुड़ा है और जो कृषि नहीं करता है, वह भी कृषि से जुड़ा होता है, लेकिन कृषि पर अलग से बजट क्यों नहीं होता है? मानव संसाधन के विषय में कहना चाहता हूँ कि देश अशिक्षा की चपेट में 70 वर्षों तक रहा, मानव संसाधन एक-एक व्यक्ति की, एक-एक परिवार की जरूरत थी, लेकिन उसके लिए अलग से बजट क्यों नहीं। यह बात मेरी समझ में नहीं आती थी। आज मैं यह कह सकता हूँ। आज भी गाँव में ऐसी बूढ़ी दादी मिल जायेगी जो कहेगी कि आज तक हम रेल में नहीं बैठे हैं। आपको ऐसे बहुत से लोग मिल जायेंगे। इस बार व्यापारिक नजरिये से दूर हटाकर इसे सन्तुलित और संवेदनशील बनाने का प्रयास किया गया है, उसके लिए मैं इस विभाग की और अपनी सरकार की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ। एक बड़े बजट के साथ, एक बड़े एलोकेशन के साथ, 131 लाख करोड़ रुपये का यह बजट नःसन्देह देश में हमारी प्रगति को आगे बढ़ायेगा। मैं झारखंड से आता हूँ, मैं वहाँ की कुछ बातें रखना चाहता हूँ, लेकिन चूँकि शायद समय का अभाव है, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि झारखंड का कुछ विषय मैं रखना चाहता हूँ, आप मुझे थोड़ा समय देने की कृपा करें।

महोदय, झारखंड रेलवे की दृष्टि से अंग्रेजों के जमाने से महत्वपूर्ण रहा है। मेन लाइन वहाँ से गुजरी है, ग्रेन कोल लाइन वहाँ से गुजरी है, लेकिन दोनों लाइनें झारखंड में कहीं नहीं जुड़ती हैं। माल की ढुलाई के लिए, वहाँ की खनिज सम्पदा की ढुलाई के लिए रेलवे लाइन की व्यवस्था झारखंड में अंग्रेजों ने जरूर की थी। मानवीय संवेदना उसमें कम थी। संयोग से उधर के कभी कोई रेल मंत्री बने नहीं तो संवेदना कम ही रह गई। आने वाले दिनों में संवेदना बढ़े, इसकी मैं पुरजोर अपील करूँगा, विनती करूँगा। झारखंड में चार-चार डिविजनल कार्यालय हैं। राँची है, धनबाद है, आगरा का कुछ पार्ट है और चक्रधरपुर है। एक बार वहाँ हाजीपुर में जोनल कार्यालय खोलने की व्यवस्था हुई थी। हम लोगों ने जश्न भी मनाया कि अब हाजीपुर का जोनल कार्यालय धनबाद में खुलने वाला था, लेकिन अन्तिम समय में वह धनबाद से उठकर हाजीपुर चला गया। मेरा रेल विभाग से अनुरोध होगा कि झारखंड चार-चार डिविजन से कन्ट्रोल होता है। एक जोनल कार्यालय झारखंड में खुलना चाहिए।

चाहे वह रांची में हो या धनबाद में हो, झारखंड के रेलवे की जो समय–सारणी की समस्याएं हैं, उनका समाधान हो सके। झारखंड की एक महत्वपूर्ण मांग रही है कि रेलवे में मेन लाइन और ग्रैंड कोल लाइन को जोड़ा जाए। अभी मधुपुर से आसनसोल जाने और फिर धनबाद आने में चार घंटे का समय लगता है। मेरा आग्रह होगा कि मधुपुर से वाया गिरीडीह–धनबाद को जोड़ा जाए, ताकि इससे समूचा उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र भी जुड़ जाएगा। इससे उग्रवाद की समस्या को कंट्रोल करने की एक बड़ी बात होगी। इसमें पारसनाथ से मधुबन को जोड़ना भी जरूरी है। मधुबन एक अंतर्राÂष्ट्रीय तीर्थस्थल है। मैं आग्रह करूंगा कि मधुबन में रेलवे लाइन ले जाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी मैंने अपने राज्य की बात शुरू की है। मेरा अनुरोध होगा कि इस काम को जरूर किया जाए। हम लोग रांची से प्रतिदिन राजधानी एक्सप्रेस खोलने की मांग करते आए हैं। मैं आग्रह करूंगा कि इसको प्रतिदिन चलाने की कोशिश की जाए। कोडरमा, हजारीबाग और पारसनाथ ये तीनों हमारे क्षेत्र के महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, इनको आदर्श स्टेशन बनाने की मैं मांग करता हूं।

इसके साथ ही झारखंड में अनेक लंबित योजनाएं रही हैं, इनको पूरा कराने के लिए मैं मांग करता हूं। विभाग इस पर विचार करे। चतरा से गया रेलवे लाइन का काम बहुत ही धीरे चल रहा है। इसका बजट एलोकेशन बढ़ाकर तेजी से काम करवाया जाए। बरवाडीह–चिरिमीरी लाइन पिछले अंग्रेजों के समय से स्वीकृत रेलवे लाइन है, लेकिन इसका काम नहीं हो पा रहा है। मैं मांग करता हूं कि इस रेल लाइन का काम करवाया जाए। इसके साथ ही डाल्टेनगंज से गया के लिए रेलवे लाइन स्वीकृत है, इसका भी कार्य नहीं हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि झारखंड की राजधानी रांची और उप राजधानी दुमका है। दोनों के बीच में एक जन शताब्दी ट्रेन चलाने की मैं मांग करता हूं। इसके अतिरिक्त कोडरमा से रांची वाया बोकारो, गढ़वा से रांची वाया लोहरदगा, इन दोंनों जगहों पर ई.एम.यू. चलाना बहुत ही आवश्यक है। यह झारखंड के सिंहभूम क्षेत्र की बात है। मेरा अनुरोध है कि झारखंड रेल की दृष्टि से बहुत उपेक्षित रहा है और जन सुविधा की दृष्टि से और ज्यादा उपेक्षित रहा है। इसलिए इन चीजों की मैं मांग कर रहा हूं।

मैं बताना चाहता हूं कि झारखंड राजस्व की दृष्टि से देश में सबसे अधिक आमदनी देने वालों में से एक है। यह तीसरे नंबर पर है, लेकिन हम लोगों को सुविधा नहीं मिल पा रही है। धनबाद से गरीब व मजदूर लड़के काम करने के लिए अहमदाबाद, मुम्बई और सूरत जाते हैं, लेकिन हमारे यहां इन जगहों के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। मेरा अनुरोध होगा कि रांची से मुम्बई, सूरत तथा अहमदाबाद के लिए ट्रेन चलाना अति आवश्यक है। यह गरीब व बेरोजगार मजदूर नौजवानों के लिए बहुत ही आवश्यक है। इसको करने की कृपा करे। इसके साथ ही मैं अंत में इस बात का आग्रह करता हूं कि झारखंड में जोनल कार्यालय खोल कर वहां की जरूरतों को पूरा किया जाए। माननीय मंत्री महोदय ने राजधानी एक्सप्रेस में फ्लैक्सी टिकट सिस्टम शुरू किया है, मेरा अनुरोध होगा कि इस पर एक बार पुनः विचार करें। इसके बारे में जगह–जगह पर नकारात्मक बातें आ रही हैं। राजधानी एक्सप्रेस में सीटें खाली जाती हैं और लोग हवाई जहाज से चले जा रहे हैं। टिकट का दाम अचानक बढ़ता है। मेरा अनुरोध होगा कि फ्लैक्सी टिकट के बारे में रेलवे विभाग विचार करे कि इससे कोई फायदा हो रहा है या जनता के बीच नकारात्मक विषय जा रहा है। बहुत–बहुत धन्यवाद।

*SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN (VADAKARA): The discussion on the aspect of Budget relating to Railways assumes importance as the Railway Budget has been merged with General Budget for the first time after a period of more than 90 years.

The practice of presenting Railway Budget separately had begun during the British period. The Railways has always been the largest public utility service with a vast network and huge potential for employment. It is also a unifying vehicle that contributed greatly to the growth of our economy and fast development of our nation.

One important aspect of this year's budget is to wipe off annual dividend paid by the Railway Ministry so that the investment made in the Railways-related PSUs would be treated as having come from the Union Government's accounts. Capital-at-charge is the Centre's investment in the Railways-treated as loan in perpetuity. The Ministry of Railways is now required to remit the dividends received from the CPSUs to General Revenue.

The discord between the Railway Ministry and Ministry of Finance has started on the question of dividend remittance. Dividend remittance from the Railway- related CPSUs is not part of the Capital-at-charge and is a part of the overall traffic earning for the year. Remitting the estimated dividend of Rs. 850 crores to the Finance Ministry would add to the shortfall of Railways earnings. It is apparent that the Railway Ministry is totally opposed to this move.

The stipulation of the Union Government that the State Governments must bear 50 per cent cost of the development projects will definitely impede Railway developments in States like Kerala which is reeling under financial stress. In the last year's budget, an amount of Rs.1040 crore was earmarked for Kerala and only 270 crores could be expended as Kerala could not bear 50% of the cost.

While presenting the combined Budget, the Finance Minister stated that after the merger of Railway Budget with the Union Budget the Government would be in a position to synergize the investment in Railways, Roads, Waterways and Civil Aviation. For 2017-18, total capital and development expenditure for Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crores which includes Rs. 55000 crores provided by the Government.

It is happy to note that the focus of Railways will be on four major areas, namely (1) passenger safety; (2) Capital and development works; (3) Cleanliness; and (4) Finance and accounting reforms.

It is indeed a fact that safety is a major issue which Railway is facing in the recent past and frequent rail accidents are creating panic and fear in the minds of the public. The Minister has stated in his speech that 'Rashtriya Rail Sanraksha Kosh' would be created with a corpus of 1 lakh crore over a period of 5 years. This amount is hardly adequate for a vast network of rail connectivity across the country.

I welcome the Minister's announcement that expert international assistance would be harnessed to improve safety preparedness and maintenance practices. Elimination of unmanned level-crossings on broad-gauge lines by 2020 is also a step in right direction.

Kerala requires vast development in the Railway sector. In fact, except a couple of short distance lines like Guruvayur-Trichur and Ernakulam-Kayamkulam, no new railway lines were built in the State after the introduction of rail-lines in the state by the British. The demand for Tellichery-Mysore Railway line dates as far back as the period of the British rule. Late Lal Bahadur Shastri, former Railway Minister came down to Tellichery in the 1950s and he assured the people that he was fully convinced of the potential of such a line.

Ever since I was first elected to Lok Sabha from Kannur in 1984, I have been pursuing the legitimate demand for the Tellichery-Mysore line. In my maiden speech in Lok Sabha on the Railway Budget, I underlined the need for this project. Several surveys were conducted at my instance. So much water has flown under the bridge. The cry for Tellichery-Mysore line is still continuing unabated. Kerala Government, I understand, has come forward to bear 50% cost as stipulated by the Railways. I hope the Government of Karnataka would also join the venture. My earnest request to the Government is that this Railway line is to be given paramount importance.

Nilambur-Nanjangode Railway line is another important line which is highly essential for the development of Railways in Malabar area. If this line is completed the hilly district of Wayanad will be benefitted to a greater extent. The previous Kerala Government has gone a long way for taking up this project. I request that Nilambur-Nanjangode line must receive the urgent attention of this Government.

My Parliamentary Constituency, Vadakara, has 80 km long rail-line and it has 12 stations both big and small. Tellichery and Vadakara are high revenue earning 'A' class Railway Stations and Quilandy and Mahe are the other noted stations. These stations are Adarsh Railway Stations which

require better passenger amenities, stoppage of more trains, face lifting, food plazas, 24 hour booking counters, etc.

As an MP, I have allocated the required amount for installing escalators at Tellichery and Vadakara. I request the Government to expedite and complete the projects without any delay. I have set apart Rs. 50 lakh for raising and extending platform at Mukkali Railway Station. I have also allocated more than Rs. 80 lakh for Onchiyam underpass between Nadapuram Road and Mukkali stations. More than three years have elapsed since I allocated funds from MPLADS for these two projects. But they are yet to be inaugurated.

The minor railway stations in my constituency are mostly with short platforms. The passengers in minor stations face much difficulty to step into the trains or to get off trains at the platform. The raising and extension of platforms will help to avoid many casualties. It is an important demand from regular/daily passengers who rely on these major stations for travel. Minor but important stations like Nadapuram Road, Jagnath Temple Gate, Payyoli, Tikkodi, Iringal, Vellarakad and Chemanchery need platform extension/raising.

There is also urgent need for underpasses at Nandi, Tikkodi and Kottakkadave (Arangadath) and to expedite and complete the underpass work at Quilandy (Bappangate).

Kannur International Airport, which is the largest Airport in Kerala, is nearing completion and there is urgent need to open a rail-line from Tellichery to Kannur Airport at the earliest. Majority of passengers from Southern part of the Airport will be greatly benefited by such connectivity. The previous Government of Kerala has also shown interest in the matter and I earnestly request that such a proposal is to be seriously considered by the Railways.

I wish to draw the attention of the Hon'ble Minister to an important matter relating to the passenger amenities on the trains bound for Kerala. Many of the coaches remain dirty and are old and dilapidated. Most coaches are infested with rodents, cockroaches and bed-buts. A little amount of attention is sufficient to solve this problem. I know that Railways is taking earnest efforts for cleanliness. I hope that this will yield result to improve the situation and make train journey a comfortable experience.

*__श्रीमती अंजु बाला (मिश्रिख)__ः मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिनके अथक प्रयासों से ही आज भारतीय रेलवे क क्षेत्र में काफी सुधार हुआ है। आज के समय में रेल मार्ग यात्रा का प्रमुख साधन है तथा लगभग 3 करोड़ यात्री रेल मार्ग से यात्रा करते हैं। रेल मार्ग सड़क मार्ग से अधिक सुरक्षित है। लेकिन भारतीय रेल को कई बार आतंकी घटनाओं का सामना करना पड़ा है साथ में सिग्नल फेल होना, इंटरलॉकिंग एवं मानवरहित रेलवे क्रासिंग रेल हादसों के प्रमुख कारण हैं जिस क्षेत्र में माननीय रेल मंत्री जी के प्रयासों से काफी सुधार हो रहे हैं जो कि अत्यंत सराहनीय है। रेलवे क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज बनाने, अंडर पास बनाने तथा मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे मित्र तैनात करने का काम भी काफी तेजी के साथ चल रहा है। रेलवे के सौन्दर्यीकरण एवं स्वच्छता के क्षेत्र में भी काफी कार्य किया गया है। मैं माननीय रेलमंत्री जी के द्वारा रेलवे के कायाकल्प के लिए किये जा रहे प्रयासों की सराहना करती हूँ तथा माननीय रेलमंत्री जी से मांग करती हूँ कि मेरे लोकसभा निर्वाचन क्षेत्र 32 मिश्रिख उत्तर प्रदेश के अंतर्गत-

लखनऊ- नई दिल्ली रेलमार्ग सण्डीला से होकर जाता है इस रेलमार्ग से प्रतिदिन सैकड़ों रेलगाडियाँ गुजरती है जिस कारण सण्डीला रेलवे क्रासिंग का फाटक अक्सर बंद रहता है तथा यहाँ पर हमेशा जाम की स्थिति रहती है तथा यहाँ से आने जाने वाले लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है अतः सण्डीला रेलवे क्रासिंग पर अविलम्ब रोड ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।

कानपुर-फरूखाबाद रेल मार्ग पर उत्तरी पुरा का रेलवे समपार फाटक अक्सर बंद रहने के कारण जीटी रोड पर हमेशा जाम लगा रहता है जिस कारण लोगों का काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है अतः उत्तरी पुरा रेलवे क्रासिंग पर अविलम्ब रोड ओवर ब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है जिससे आम जन मानस को जाम की स्थिति से निजात मिल सके।

कानपुर-फरूखाबाद रेल मार्ग कस्बा बिल्हौर से होकर जाता है बिल्हौर रेलवे फाटक बंद रहने के कारण कस्बे में हमेशा जाम लगा रहता है तथा यहाँ के जाम में फंसकर लोग घंटों परेशान रहते हैं जिस कारण आम जनमानस में रोष व्याप्त है अतः आम जनता की समस्याओं को देखते हुए बिल्हौर रेलवे क्रासिंग पर अविलम्ब रोड ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।

मिश्रिख एवं नैमिषारण्य प्रमुख प्राचीन तीर्थस्थल है यहाँ पूतवर्ष दर्शन करने के लिए दूर-दूर से लाखों श्रद्धालु आते हैं लेकिन मिश्रिख आने-जाने हेतु रेलवे की एक मात्र जोड़ी पैसेंजर ट्रेन कानपुर से सीतापुर वाया बांगरमऊ, बालामऊ, मिश्रिख चलती है जिस कारण यहाँ आने वाले श्रद्धालुओं को अपनी यात्रा के दौरान काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मिश्रिख एवं नैमिषारण्य आने वाले श्रद्धालुओं की समस्याओं को देखते हुए मिश्रिख के लिए कानपुर एवं दिल्ली सके नई ट्रेनों का संचालन कानपुर से दिल्ली वाया बांगरमऊ, माधौगंज, बालामऊ, मिश्रिख सीतापुर अविलम्ब किया जाये।

नई दिल्ली से निहालगढ़ के बीच चलने वाली नई दिल्ली-निहालगढ़ एसी सुपरफास्ट एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में मात्र एक दिन चलती है प्रतिदिन चलाया जाये। कानपुर से बालामऊ रेलमार्ग पर पड़ने वाले मल्लावां रेलवे स्टेशन का उच्चीकरण कर यहाँ पर यात्री सुविधायें उपलब्ध करायी जाये। वाराणसी से जम्मूतवी के मध्य चलने वाली 12237/12238 बेगमपुरा एक्सप्रेस का ठहराव कठुआ रेलवे स्टेशन पर सुनिश्चित किया जाये।

*__डॉ. यशवंत सिंह (नगीना)__ः रेल भारतवर्ष की जीवन रेखा है। यह गरीब-अमीर सभी के लिए क्षमता के अनुसार सुविधा उपलब्ध कराते हुये यात्रा का आनंद देती है। माननीय रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी एवं उनकी टीम ने पिछले 2 दो वर्षों में रेल में जो परिवर्तन किये है वो अपने आप में सराहनीय है। आज चाहे रेल की सफाई का मामला हो, रेल के समय से चलने का मामला हो, रेल में मिलने वाली सुविधाओं का मामला हो, रेल की गति बढ़ाने का मामला हो, रमाल गेज को ब्रॉडगेज करने का मामला हो, सभी क्षेत्रों में उल्लेखनीय कार्य हुये है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जनपद बिजनौर को मेरठ से होते हुए दिल्ली से जोड़ने हेतु एक रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जनपद बिजनौर को मेरठ से होते हुये दिल्ली से जोड़ने हेतु एक रेलवे लाईन को अपने बजट में रखा है। यह लम्बे समय से पड़ी हुई मांग थी। यही मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस कार्य में तीव्रता लाये।, मेरी लोक सभा क्षेत्र के लोगों की लम्बे समय से एक मांग है कि किसी ऐसी रेलगाड़ी का संचालन शुरू किया जाये जो मेरी लोक सभा के नजीबाबाद-धामपुर आदि स्टेशनों से गुजरे तथा यात्रियों को मुंबई तक ले जा सके। मैंने पहले भी कस्बा कहल्दौर से गांव अम्हेड़ा की ओर जाने वाले रास्ते पर रेलवे फाटक 42 सी पर एक गेट मेन की तैनाती कर इस फाटक को खोलने का अनुरोध किया था। यह मेरे क्षेत्र की जनता की महत्वपूर्ण मांग है। यहां पर पहले भी एक कर्मचारी रहता था। कृपया इस फाटक को पुनः खुलवाने की कार्यवाही करें। मेरी लोक सभा के धामपुर रेलवे स्टेशन पर ट्रेन संख्या 14119 अप एवं 14120 डाउन, काठगोदाम-देहरादून, 14115 अप एवं 14116 डाउन, हरिद्वार-इलाहाबाद एवं 12527 अप एवं 12528 डाउन, रामनगर-चण्डीगढ़ रूकवाने की मांग लम्बे समय से चली आ रही है। कृपया इन ट्रेनों का स्टाप बनवाने की कृपा करें।

मैं इन्हीं मांगों पर विचार करने हेतु निवेदन करते हुए रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on

the Railway Budget for the year 2017-18. I rise to support it.

Railways are considered to be the engine of growth. I congratulate the NDA Government for transformation in the Railway Budget. In a major reform, the Finance Minister has presented the General Budget along with the Railway Budget moving away from colonial-era tradition of presenting the Railway Budget separately from the General Budget. Now, this has been done away with. This integrates Railways into a comprehensive transportation roadmap, creating synergies with roadways and waterways sectors. In fact, the Railways will save around Rs. 10000 crore annually by eliminating the annual dividend they used to pay for the Gross Budgetary Support from the Government.

Sir, now I would like to mention about some railway lines and projects pertaining to the State of Andhra Pradesh. It is a newly formed State. We have so many problems. The State has no capital city, no institutions, no industries and also there is no Railway Zone. The Government of India had assured during the formation of the State that a new Railway Zone will be set up in the State of Andhra Pradesh, comprising of three Divisions, namely Vijayawada, Guntur and Guntakal and the Waltair Division of the East Coast Railway.

Sir, for almost a decade there has been a demand for a new Railway Zone with Visakhapatnam as its headquarters as the present Waltair Division is the highest revenue earner in the East Coast Railway Zone. The total earnings of the Waltair Division is about Rs. 6,280 crore in 2013-14, that is about 50 per cent of the total annual revenue of the East Coast Railway Zone. It has become a sentimental issue.

Visakhapatnam has natural advantage of having two major ports, abundant land bank readily available near the Visakhapatnam Railway Station. Waltair Division has the biggest Loco Shed and an excellent Coach Maintenance Depot. As we all know, Visakhapatnam is the fastest growing city in Asia having several reputed organizations like Eastern Naval Command, NSTL, BHEL, BARC, HPCL Refinery, Hinduja Power Project etc. and the present Waltair Railway Division has all medical, educational, sports infrastructure facilities to meet the requirements of the new Railway Zone.

' Sir, after the bifurcation of the State, the formation of a new Railway Zone in Andhra Pradesh has become an imperative need as the headquarters of the South Central Railway is located at Secunderabad which is in the Telangana State. It is now obvious to integrate the three Divisions of South Central Railway with Waltair Division of the East Coast Railway and give the State of Andhra Pradesh a new Railway Zone to give fillip to its economy. Of course, Visakhapatnam is an ideal choice for locating the headquarters of the proposed new Railway Zone. It is a viable proposition and justifiable also. The hon. Railway Minister comes from my State. He should be compassionate towards the people of Andhra Pradesh in sanctioning a new Railway Zone for the State during this Budget Session itself. This would provide employment opportunities to the youths of the State.

In view of the natural advantages, I would like to urge upon the Government to announce the creation of a new Railway Zone with headquarters at Visakhapatnam without any further delay. I would also like to request the hon. Minister to consider the issues raised by me in my speech favourably and also in public interest.

Sir, with regard to my constituency, I would like to say that Anakapalle is a rural constituency. I would like to request the hon. Minister to develop the Anakapalle, Duvvada and Pendurthi as model stations. I would also like to request him to give some express halts in the stations in my constituencies. I am furnishing the list. I would not like to read them here because of paucity of time. In our rural constituency, in the last Budget, the Government sanctioned a new Railway line survey between Narsipatnam and Kotthavala. A sum of Rs. 10 lakh was sanctioned. Now, I would like to request the hon. Minister to increase this amount to complete the survey and also the new Railway line. The hon. Minister may consider giving some halts for the express trains at Yelamanchili station and improve the station facilities. One of the important trains is the Ratnachal Express which runs between Visakhapatnam and Secunderabad and a halt of this train should be given at Yelamanchili. I would also request for introduction of two new passenger trains from Samarlakota – Visakhapatnam – Samarlakota should be introduced during day time because many passengers are travelling from Rajahundry to Visakhapatnam. They mostly travel by roads now and many accidents are taking place. If passenger trains could be introduced in the area, then such road accidents can be avoided.

The formation of a new Railway Zone has become a sentimental issue for the people of Andhra Pradesh. Therefore, I would like to request the Government of India to kindly announce the formation of a new Railway Zone during this Budget Session itself. It has already been delayed by three years.

Sir, thank you very much for giving me this opportunity.

*__श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर)__ः देश के विकास एवं रेलवे की वास्तविक स्थिति को दृष्टिगत रखते हुए ऐतिहासिक रेल-बजट पूस्तुत करने पर अभिनन्दन। हम सभी इस बात को समझते हैं कि वर्तमान परिस्थितियों में देश-भर से आ रही रेल-सेवा के विस्तार की मांग को पूरा करना संभव नहीं है, किन्तु मैं सरकार का ध्यान महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर आकृष्ट करना चाहता हूँ कः-

जोधपुर में दक्षिण भारत की तरफ से जाने वाली गाड़ियों की अत्यंत आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए दक्षिण भारत की तरफ जाने वाली गाड़ियों के फेरे बढ़ाने या उनके नियमित करने की आवश्यकता है। माननीय रेलमंत्री के जोधपुर दौरे के दौरान मैंनें व अन्य माननीय सासंदों ने दक्षिण भारत की ओर जाने वाली गाड़ियों के फेरे बढ़ाने के साथ इन गाड़ियों को चलाने का रेल मंत्री से विशेष आग्रह किया गया है।

1. जोधपुर से अहमदाबाद के लिए रात्रिकालीन गाड़ी (प्रतिदिन)
2. जोधपुर से चैन्नई के लिए गाड़ी (प्रतिदिन)

अगले तीन-चार वर्षों की मांग को देखते हुए, जोधपुर के अलावा भगत की कोठी व बनाड स्टेशनों को पेसेन्जर टर्मिनल के रूप में विकसित करने की अत्यंत आवश्यकता है।

भगत की कोठी स्टेशन पर वाशिंग लाइन बनाने के लिए भगत की कोठी कन्टेनर डिपो को सालावास की ओर स्थानान्तरण करने की आवश्यकता है। यह इसलिए भी आवश्यक है कि जोधपुर शहर के ओर विकास होने पर कन्टेनर ट्रेलर का आवागमन शहर के अन्दर निषेध हो जायेगा। इसकी मांग आज भी उठ रही है कि भगत की कोठी डिपों सालावास की तरफ स्थानान्तरित

किया जाए।

जोधपुर में माल गाड़ियों को जोधपुर स्टेशन से न चला कर बाई पास से निकालना आवश्यक होगा उसके लिए हाल में सालावास से बनाड तक बाई पास का सर्वे स्वीकृत हो गया है जिसे शीघ्र की कार्यान्वित करने की आवश्यकता है। इसके साथ ही राईकाबाग बाईपास की जमीन नहीं मिलने की वजह से दईजर से जाजीवाल तक नई लाईन के लिए सर्वे करवाना आवश्यक हो गया है।

जोधपुर मंडल में अगामी वर्षों में चलाई जाने वाली नई यात्री गाड़ियों के लिए निम्नलिखित कार्य योजना है और उसके लिए संसाधनों की आवश्यकता है:-

गाड़ियो का विस्तार

जोधपुर-अहमदाबाद (रात्रि गाड़ी) प्रतिदिन

16125/16126 जोधपुर-मद्रास सप्ताह में प्रतिदिन

भगत की कोठी-दादर प्रतिदिन

बीकानेर-बांद्रा टर्मिनल 12489/12490 सप्ताह में दो दिन से प्रतिदिन

22481/22482 जोधपुर-दिल्ली का हरिद्वार तक विस्तार

बाड़मेर-जोधपुर-हावडा वाया रतनगढ सप्ताह में तीन दिन

जोधपुर-अहमदाबाद पसेंजर वाया भिलडी प्रतिदिन

जोधपुर-कोटा एक्सप्रेस (रात्रि गाड़ी) प्रतिदिन

अगले दो वर्ष में यात्री गाड़ियाँ

जोधपुर-अमृतसर एक्सप्रेस प्रतिदिन

जोधपुर-हरिद्वार-देहरादून वाया रतनगढ प्रतिदिन

जोधपुर-बैंगलोर एक्सप्रेस प्रतिदिन वाय शोलापुर वाडी

जोधपुर-मथुरा जं. एक्सप्रेस प्रतिदिन

अगले पांच वर्ष में यात्री गाड़ियाँ

2477/22478 जोधपुर-जयपुर-जोधपुर का बाड़मेर तक गाड़ी रखारखाव जोधपुर की जगह जयपुर में रखा जाय।

54821/54822 तथा 54931/54932 पालनपुर तक

22848/22843 जोधपुर गांधी धाम से न्यू भूज तक

14705-14706 जोधपुर-दिल्ली का चंडीगढ़ तक

(नोटः जोधपुर 12307/12308 जोधपुर-हावड़ा तक, 15631/15632 बाडमेर-गुवहाटी की जोधपुर से अलग संचालन)

गाड़ियाँ के फेरे बढ़ाने

जोधपुर-गांधीधाम 22483/22484 सप्ताह में तीन दिन से प्रतिदिन

बांद्रा टर्मिनस-हिसार 22915/22916 सप्ताह में 4 दिन

बांद्रा टर्मिनस-जैसलमेर 22931/22932 सप्ताह में 4 दिन

बाडमंर-गुवहाटी 15631/15632 सप्ताह में दो दिन से प्रतिदिन

इफ्रास्ट्रकचर

भगत की कोठी में 26 डिब्बों की वाशिंग लाईने

जैसलमेर में दो 26 डिब्बों की वाशिंग लाईने

बनाड में दो 26 डिब्बों की वाशिंग लाईनें

जोधपुर में 4-5 स्टेबलिंग लाईन 26 डिब्बों की

जोधपुर में दो नये प्लेटफार्म,

भगत की कोठी व बनाड में नये पेसेंजर टर्मिनल बनाना

राईकाबाग-जैसलमेर खण्ड में स्टेण्डर्ड-। से स्टेण्डर्ड ।। और

बिलाडा-बट के बीच में नई लाईन

जोधपुर-फुलेरा, लूनी-मारवाड जं. व लूनी-भिलडी में दोहरीकरण

ठहराव

मुम्बई एवं दक्षिण भारत की तरफ आने-जाने वाली रेलों का लूनी जं. पर ठहराव

जयपुर कोटा भोपाल पैसेंजर का जोधपुर कैन्ट स्टेशन पर ठहराव

*SHRI GOPAL SHETTY (MUMBAI NORTH): On behalf of myself, the voters and railway commuters of Mumbai and North Mumbai, I am thankful to you and your associates for providing a lot of facilities for Mumbai rail passengers in the last two years and also expect more in the coming days. I would like to draw your kind attention once again regarding deaths in accidents in suburban railway lines which is not decreasing and maintaining the same ratio as earlier. This is a very big worry for me and also my party at large. I will be much more happy if in the much awaited elevated rail corridor from Chuchgate to Virar and the same in Central Railway work starts as soon as possible which will give a big relief to the travelers at large. I will be grateful to you if I get in writing a status report of the Project with which I can convince the people of Mumbai. Kindly also make all possible arrangements to provide the needful escalators in all the suburban stations as demanded by the MPs and promised by your goodself in the previous Budget. Kindly also see that toilet facilities and drinking water is made available in all suburban railway stations.

My strong demand is for maximum access in all railway stations particularly in Kandivali and Malad were only one or two access points are at present seen, I am working very hard with M.C.G.M. also to construct approach road connecting to railway stations. Kindly ask G.M. Mumbai to take up with the Municipal Commissioner. Hope all my suggestions will be followed by Railways.

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद।

मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जिस तरह आम बजट के साथ रेल बजट को जोड़ा गया, मैं समझता हूं कि हिन्दुस्तान की लाइफलाइन समझे जाने वाले रेल विभाग के महत्व को कम किया गया। साथ ही जब रेल बजट स्वतंत्र रूप से आता था...(व्यवधान) बात कहने दीजिए। हार है तो स्वीकार है। हार से बोलना बंद थोड़ी होगा।...(व्यवधान) जहां तक रेल का सवाल है, इसका महत्व बहुत कम किया गया है। आम बजट में और बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे होते हैं जिनकी वजह से रेल के मुद्दे पीछे हो जाएंगे। जैसे स्वतंत्रता से लेकर अब तक रेल का इंडिपेंडेंट बजट आता था, हमारी भारत सरकार से मांग है कि वह उसी तरह आए जिससे रेल की समस्याओं को गंभीरता से उठाया जा सके।

जहां तक रेल की समस्याओं का सवाल है, मैं समझता हूं कि बहुत बातें की गई। यह अच्छी बात है, गरीबों की बात होनी चाहिए, लेकिन प्लेटफार्म टिकट के किराए बढ़ा दिए गए हैं, रेल के किराए बढ़ा दिए गए। मैं समझ नहीं पा रहा हूं कि गरीबों की यह कौन सी परिभाÂषा दी जा रही है।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से रेल की कुछ गंभीर समस्याओं के बारे में कहना चाहता हूं। जिस तरह मानव रहित क्रॉसिंग्स को खत्म किया गया है, उसकी जगह अंडरपास बनाए गए हैं, ये संख्या की दृष्टि से बहुत कम हैं जिससे लोगों को अब 15-20 किलोमीटर घूमकर आना पड़ रहा है। साथ ही बरसात के समय इनमें जल भराव के कारण ऐसी समस्याएं आती हैं जिसकी वजह से पूरा ट्रैफिक जाम हो जाता है। मैं विशेÂषकर अपने क्षेत्र बरेली, बदायूं के बीच बने अंडरपास की समस्या के बारे में कहना चाहता हूं। बरेली से बदायूं-कासगंज की रेल लाइन का आमान परिवर्तन हुआ है, लेकिन मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि आमान परिवर्तन के साथ इसका दोहरीकरण और विद्युतीकरण भी किया जाए। साथ ही बदायूं से प्रदेश की राजधानी लखनऊ, देश की राजधानी दिल्ली के लिए अभी कोई रेल नहीं है। मेरा निवेदन है कि इन दोनों रेलों को बदायूं से जोड़ा जाए। बदायूं से बरेली फोर लेन होने के बाद जितना समय नहीं लगता, उससे ज्यादा बरेली में एक लाल फाटक नाम की जगह पर लगता है, जहां रेलवे के आरओबी को प्रदेश सरकार द्वारा स्वीकृत किया जा चुका है। भारत सरकार की अभी एनओसी नहीं है, उसमें रेलवे की जो सहयोग राशि होनी चाहिए, वह नहीं दे रहे हैं जिसकी वजह से बरेली-बदायूं की फोर लेन की योजना प्रभावित है। मेरी मांग है कि बरेली के अंदर लाल फाटक पर आरओबी बनना चाहिए। इसी तरह मैनपुरी-इटावा रेल लाइन कम्प्लीट हुई है, लेकिन अभी उस पर ट्रेन नहीं चल रही है। मैनपुरी आदरणीय नेता जी का क्षेत्र है। हमारी रेल मंत्री जी से मांग है कि मैनपुरी से लखनऊ, मैनपुरी से दिल्ली के लिए रेलों का इंतजाम किया जाए। इसके साथ ही जो समस्याएं हैं, विशेÂषकर अगर आप जनरल कैटेगरी के लोगों की बात करें, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पिछले चार बजट में कोई बड़ा परिवर्तन नहीं हुआ है। आज भी जनरल कैटेगरी के डिब्बों में पैंशर है, लोगों को असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है। बुलेट ट्रेन चले न चले, मैं आज मांग करता हूं कि अगर बुलेट ट्रेन अहमदाबाद और गुजरात में चल रही है तो वह उत्तर प्रदेश में भी चलनी चाहिए क्योंकि अब उत्तर प्रदेश में शानदार एक्सप्रैस वे है। उत्तर प्रदेश के लोग बुलेट ट्रेन का इंतजार कर रहे हैं। अभी चार साल में अहमदाबाद से दिल्ली नहीं हो पाया, आने वाले समय में उत्तर प्रदेश में हो पाएगा, यह मेरी शंका है, लेकिन मेरी मांग है कि उत्तर प्रदेश में भी ऐसी व्यवस्थाएं लाइए। साथ ही राजधानी, शताब्दी जैसी नई गाड़ियों को ज्यादा से ज्यादा जोड़ा जाए। इस उम्मीद के साथ कि रेल मंत्री जी हमारी इन बातों पर ध्यान देंगे, बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल की 2017 की अनुदान मांगों के समर्थन में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। 93 वर्षों में पहली बार रेल बजट को आम बजट के साथ पेश किया गया है जिसमें भविÂय का सपना है, वर्तमान को भी सुविधाजनक बनाए जाने के लिए सार्थक प्रयास किए गए हैं। रेल बजट भले ही अब इतिहास का पन्ना हो गया है, लेकिन इस बार के आम बजट में रेलवे के लिए केन्द्र सरकार ने खजाना खोल दिया है ताकि रेल का पहिया तेजी से घूम सके। बजट में वित्तीय वर्ष 2016-17 में 10 हजार करोड़ रुपये से अधिक एक लाख 31 हजार करोड़ रुपये का योजना आकार वर्ष 2017-18 के लिए बनाया गया है। केन्द्रीय बजट सहायता के रूप में रेलवे को 55 हजार करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। इसके अलावा 14 हजार

करोड़ रुपये रेलवे अपने आंतरिक संसाधनों से जुटाएगा और 62 हजार करोड़ रुपये बजट के अलावा इंतजाम करेगा। चार क्षेत्रों पर रेलवे का विशेÂष ध्यान रहेगा - सुरक्षा, सुविधा, स्वच्छता और विकास, एसएमएस से क्लीन माई कोच सुविधा। इसके अलावा सरकार की रेलवे के लिए एक अन्य महत्वाकांक्षी योजना सन् 2020 तक ब्रॉडगेज से मानव रहित क्रॉसिंग खत्म करना और स्टेशनों पर लिफ्ट और ऐस्केलेटर बनाना रहेगा।

यह काम लगभग 300 स्टेशनों पर हो चुका है। इसके अलावा देश के 2 हजार रेलवे स्टेशन पूरी तरह सौर ऊर्जा से संचालित होंगे जो पर्यावरण की दृष्टि से बहुत हितकारी होगा। यद्यपि रेलवे को वर्तमान में अनेक चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है, किन्तु अच्छे प्रयासों से रेल यात्री किराया न बढ़ाना तथा सुविधाएं बढ़ाने का जो प्रयास है वह वर्तमान परिस्थितियों में काफी सराहनीय है। ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन की काफी लंबे समय से योजना चल रही है और इसमें खुजराहो तक ट्रेन चल चुकी हैं। उधर रीवा तक कोई असुविधा नहीं है लेकिन खुजराहो के आगे पन्ना टाइगर रिजर्व के चलते असुविधा हो रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि पन्ना टाइगर रिर्जव फॉरिस्ट में टनल बनाकर या ऊपरी सुरंग बना कर ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाइन परियोजना को शीघ्र किया जाना चाहिए जिससे बुंदेलखंड और बघेलखंड दोनों क्षेत्रों का विकास का मार्ग प्रशस्त होगा। ओरछा धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण स्थल है। कल-कल बहती बेतवा और उसमें रिवर राफ्टिंग, ताप्ती, गगनचुंबी भगवान राम राजा सरकार का भव्य मंदिर देशी और विदेशी पर्यटकों को बड़ी मात्रा में आकर्षित करता है। यहां सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टॉपेज होना चाहिए। आदरणीय रेल मंत्री जी का जब खुजराहों में आगमन हुआ था उस समय झांसी से टीकमगढ़ तक पैसेजर्स ट्रेन को खुजराहो तक बढ़ाया गया था। उस समय मैंने माननीय मंत्री जी से अनुरोध किया था कि खुजराहो से टीकमगढ़ होते हुए प्रदेश की राजधानी भोपाल होते हुए इंदौर तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जानी चाहिए। आदरणीय मंत्री जी ने वहां खुजराहो में घोषणा भी की थी। मैं माननीय राजेन गोहेन जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी द्वारा जो घोषणा की गई थी उसके अनुसार खुजराहो से इंदौर तक इंरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन को शीघ्र चलाया जाना चाहिए। अभी झांसी से खुजराहो तक जो पैसेजर्स ट्रेन चलती है, एक ट्रेन सुबह झांसी से खुजराहो चलती है दूसरी खुजराहो से झांसी के लिए चलती है और दोनों वहां पर खड़ी रहती हैं। इसके फेरे को दो बार करना चाहिए, वह वहां अनावश्यक रूप से वहां खड़ी रहती है। छतरपुर-टीकमगढ़ - ललितपुर होते हुए हमारे यहां से मजदूर बहुत बड़ी संख्या में दिल्ली, हरियाणा और पंजाब जाते हैं। छतरपुर से एक मजदूर एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जानी चाहिए जो टीकमगढ़ से होते हुए झांसी से दिल्ली के लिए आए और बुंदेलखंड के विकास के लिए काम हो। बुंदेलखंड में या तो सूखा पड़ता है या अतिवृष्टि से फसल नÂट हो जाती है। टीकमगढ़ में रेलवे विश्वविद्यालय और प्रशिक्षण केन्द्र खोलने से क्षेत्र का औद्योगिक और शैक्षणिक विकास होगा। बुंदेलखंड में खासतौर से छतरपुर में बहुत बड़ी मात्रा में मिनरल उपलब्ध है।

रेल सुविधाएं बढ़ाए जाने से रोजगार के अवसरों का सृजन होगा। अभी छतरपुर से कांडला बंदरगाह तक हैवी ट्राला के माध्यम से ग्रेनाइट वहां जाता है जो पानी के जहाजों से आस्ट्रेलिया सहित दुनिया के कई राष्ट्रों को निर्यात होता है। वहां पर रेल सुविधा बढ़ाने से इन मिनरलों का उपयोग हो सकेगा और औद्योगिक क्षेत्र का विकास होगा।

छतरपुर बुंदेलखंड का प्रमुख आद्यौगिक क्षेत्र है जहां रोजगार के अवसर को बढ़ाए जाने के लिए रेल कोच फैक्ट्री बनाए जाने की आवश्यकता है। दुसरा स्टेशन जिसको बुंदेलखंड का जलियांवाला बाग कहा जाता है वहां वरणपादुका शहीद स्थली है। वहां पर अंग्रेजों द्वारा आजादी के दीवानों पर जब गोलियां चलाई गई थी तो बड़ी संख्या में में लोग शहीद हुए थे। दुसरा स्टेशन पूर्व में सभी ट्रेनों का स्टॉपेज था लेकिन स्टॉपेज बंद कर दिया गया है। अतः मैं अनुरोध करता हूं कि उन सभी ट्रेनों का हाल्ट यहां किया जाना चाहिए। निमाड़ी स्टेशन पर सिर्फ बुंदेलखंड एक्सप्रेस रुकती है और यहां सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज होना चाहिए। ताज एक्सप्रेस अंतर्राÂट्रीय पर्यटन स्थल खुजराहो तक बढ़ाया जाना चाहिए। यह अभी झांसी तक आती है और इसे खुजराहो तक बढ़ाया जाना चाहिए जिससे विदेशी पर्यटक इसका लाभ ले सकें। ओरछा स्टेशन पर दो नंबर प्लेटफार्म बन चुका है लेकिन उस प्लेटफार्म पर अभी ट्रेनों का परिचालन शुरू नहीं हुआ है, सारा काम एक नंबर प्लेटफार्म से ही हो रहा है। अतः दो नंबर प्लेटफार्म का उपयोग प्रारंभ किया जाना चाहिए। निमाड़ी और हरपालपुर स्टेशन पर प्लेटफार्म नंबर 2 तथा फुट ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए। ओरछा निमाड़ी और हरपालपुर स्टेशन के नजदीक ही फाटक होने से अवसर जाम लगा रहता है। हरपालपुर स्टेशन के पास एन एच 77 होने के कारण वहां अक्सर जाम रहता है, अतः रेलवे ओवर ब्रिज का काम शीघ्र किया जाना चाहिए, खुजराहो छतरपुर सागर भोपाल रेलवे लाइन के सर्वे का काम शीघ्र कराकर इस लाइन का विस्तार कराया जाना चाहिए। हरपालपुर, नवगांव, छतरपुर रेलवे लाइन का सर्वे कराकर महाराजा छत्रसाल की छावनी केन्द्र से जोड़ने के लिए रेलवे लाइन का विस्तार किया जाना चाहिए। हरपालपुर स्टेशन का शेड बहुत छोटा है, यात्रियों को बारिश और धूप से बचाने के लिए शेड की लंबाई बढ़ानी चाहिए। छतरपुर और टीकमगढ़ का स्टेशन का प्लेटफार्म नंबर दो बनाना चाहिए और वहां फुट ओवरब्रिज बनाना चाहिए।

झांसी से ओरछा, पृथ्वीपुर, टीकमगढ़, धुवारा, शाहगढ़ रेलवे लाइन का सर्वे कराकर रेलवे लाइन डाली जाए। इससे बुंदेलखंड के विकास को काफी गति मिलेगी। टेहरका स्टेशन पर पूर्व में कई गाड़ियों के स्टापेज थे, लेकिन अब सिर्फ पैसेंजर गाड़ियां ही रुकती हैं, अतः सभी एक्सप्रैस गाड़ियों का ठहराव टेहरका स्टेशन पर किया जाए। ललितपुर, टीकमगढ़, छतरपुर, खजुराहो रेल लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण आवश्यक है। भविÂष्य की आवश्यकताओं को देखते हुए प्रारंभ में इस काम को गति देनी चाहिए। टीकमगढ़ से देश की आर्थिक राजधानी मुम्बई तक लोगों की आवाजाही आसान बनाने के लिए एक रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

अंत में, मैं वर्ष 2017-18 के आम बजट में रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री दहन मिश्रा (श्रावस्ती)**ः समय की मांग के अनुरूप ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा प्रचलित पृथक रेल बजट का आम बजट के साथ प्रथम बार संयुक्त रूप से प्रस्तुत यशस्वी प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व में हमारे सरकार के माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने एक प्रगतिशील/दूरगामी एवं भविष्योंमुखी बजट प्रस्तुत किया है, जिसके लिए उन्हें बधाई देते हुए बजट का समर्थन करता हूं।

यह बजट कर्ज में डूबे संसाधन विहीन रेलवे में नई आशा का संचार करेगा। इस रेल बजट में भारतीय रेल के अच्छे दिन लाने के लिए मजबूत आधारशिला रखी गई है, देश की जनता के सपने और अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आधारभूत ढांचे और क्षमता निर्माण की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। यात्रियों की सुखद यात्रा अनुभव के लिए खान-पान की सेवा में सुधार हेतु बेस किचन, ई-केटरिंग, ऑन-बोर्ड मनोरंजन, साफ सफाई, महिला यात्री सुरक्षा हेतु सी.सी.टी.वी. कैमरा, डिस्पोसिबल बिस्तर, ऑनलाइन जनरल टिकटिंग, पेपर लेस टिकट, महिलाओं एवं बुजुर्गों के लिए आरक्षित सीटों में वृद्धि गंतव्य स्थान आने से पूर्व सूचना देने की व्यवस्था आदि नई घोषणा अत्यंत सराहनीय है।

यह एक प्रगतिशील बजट है। जो भारतीय रेल की वर्तमान जर्जर हालात की काया पलट कर श्रेष्ठ भारत निर्माण में रेल की भूमिका को और मजबूत बनाएगा।

सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को हमारे क्षेत्र की जनता की से कोटिश धन्यवाद देना चाहूँगा कि हमारे क्षेत्र को पिछले बजट में नई रेल लाइन की सौगात दी।

मेरी मांग है कि निम्न पर जरूर सकारात्मक निर्णय लेने की कृपा करें।

2016-17 के रेल बजट में घोषित नई रेल लाइन परियोजना बहराइच-भिनगा-श्रावस्ती-बलरामपुर-उतरौला-डुमरियागंज-बांसी-खलीलाबाद की समस्त औपचारिकताएं पूर्ण कर उसका शीघ्र क्रियान्वयन किया जाए। एवं पूर्व में घोषित बुढ़वल-बहराइच नई रेल लाइन का भी शीघ्र क्रियान्वयन हो। औद्योगिक विकास किसी भी क्षेत्र की तस्वीर बदलने में महत्वपूर्ण है, ऐसे में औद्योगिकरण से कोसो दूर हमारे संसदीय क्षेत्र में कोई रेल उद्योग/ कारखाना लगा दिया जाए तो पूरे तराई क्षेत्र को नई सौगात मिलेगी।

पूर्व में स्वीकृत फुलवरिया बाइपास पर आर.ओ.बी./आर.यू.बी. का निर्माण शीघ्र किया जाए।

भारतीय रेल पॉलिसी है कि राज्य मार्ग एवं सभी राष्ट्रीय राज्य मार्ग क्रासिंग (समपार फाटक) मुक्त हो, पूर्व में बौध परिपथ बलरामपुर अब राष्ट्रीय राजमार्ग झारखंडी स्टेशन बलरामपुर के सामने समपार फाटक होने की वजह से जिसपर घंटों भारी जाम की समस्या रहती है। उक्त को क्रासिंग मुक्त कर शीघ्र आर.ओ.बी. का निर्माण कराया जाए।

झारखण्डी तथा गैजहवा रेलवे स्टेशन के मध्य राप्ती नदी पर पुल संख्या 151 के पास रेलवे ट्रैक पर 50 हजार ग्रामीणों के लिए रेलवे क्रासिंग पर आर.ओ.बी./आर.यू.बी. का निर्माण करवाना आवश्यक है।

पूर्वोत्तर रेलवे के गोण्डा-बढ़नी प्रखण्ड पर गैजहवां एवं कौवापुर रेलवे स्टेशन के मध्य रेल पुल संख्या 149 के निकट (किमी 170/10)पर विगत 12 वर्षों से रेल प्रशासन ने अवरोध खड़ा करके आवागमन बन्द कर रखा है जिसके कारण गैजहवां स्टेशन के पश्चिमी तरफ के 50 गांव निवासी बलरामपुर जाने के लिए बहुत लम्बी दूरी तय करते हैं। ज्ञातव्य है कि सन्दर्भित रेल

आर.ओ.बी./आर.यू.बी. का निर्माण हेतु वर्ष 2004 से लगातार पत्राचार किया जा रहा है और मांग हो रही है, लेकिन रेल प्रशासन अभी तक अनिर्णय की स्थिति में ही बना हुआ है।

तुलसीपुर और तैबुड़वा स्टेशन के बीच में मानिकौरा काशीराम गाँव में नहर समपार गेट बना हुआ था जो गाँव के आवागमन का एकमात्र मार्ग है, आमान परिवर्तन में उसको भी बंद कर दिया गया है। जनहित में समपार अथवा आर.ओ.बी./आर.यू.बी. का निर्माण नितांत आवश्यक है।

तीन तरफ से नालों के बीच ग्राम सभा बकौली डालपुर, लालपुर, भवनडीह, सोनपुर, सोनबरसा, संग्रामपुर लठावरडीह की जनता को मुख्य संपर्क मार्ग तक जाने के लिए कि.मी. 135/6-7 रेलवे क्रासिंग पर आर.ओ.बी./आर.यू.बी. का निर्माण करवाना आवश्यक है।

मैं माननीय रेलमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि उन्होंने भारत रत्न श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी के सम्मान में उनके प्रथम लोक सभा संसदीय क्षेत्र बलरामपुर को भारतीय रेल के बड़ी लाइन नेटवर्क से जोड़कर क्षेत्र में विकास की एक नयी उम्मीद पैदा की है। उत्तर प्रदेश में नेपाल की सीमा से लगे तराई भूभाग में मेरा संसदीय क्षेत्र विकास के मानकों से कोसों दूर रहा है। जिसका बहुत बड़ा कारण देश के अन्य क्षेत्रों से यातायात के साधनों से जुड़ा नहीं होना ही रहा है।

बड़ी लाइन चालू होने के उपरांत क्षेत्रवासियों की उम्मीदों एवं अपेक्षाओं के अनुरूप देश के विभिन्न भागों के लिए ट्रेनों का संचालन हो तभी उक्त रेल लाइन की उपयोगिता सार्थक होगी मुंबई के लिए गोरखपुर से वाया बढ़नी-बलरामपुर प्रतिदिन ट्रेन का संचालन हो रहा है उसके लिए आभार व्यक्त करते हुए देश की राजधानी दिल्ली के लिए सप्ताह में सिर्फ एक दिन हमसफर ट्रेन चल रही है। दिल्ली के लिए प्रतिदिन एक ट्रेन गोरखपुर से वाया बढ़नी-बलरामपुर चलाई जाए। हमारा सुझाव है कि लखनऊ से दिल्ली के लिए जो ए.सी. स्पेशल ट्रेन रात को 11.30 बजे लखनऊ से चलती है और सुबह आकर लखनऊ में खड़ी हो जाती है उसका विस्तार वाया बलरामपुर, बढ़नी, गोरखपुर तक किया जाए। जिससे हमारे क्षेत्र एवं पड़ोसी राष्ट्र नेपाल व सिद्धार्थनगर, महराजगंज के लोगों को भी प्रतिदिन दिल्ली के लिए ट्रेन सेवा उपलब्ध हो सके साथ ही आपसे अनुरोध है कि इस मार्ग पर अटल जी जन्मस्थली ग्वालियर से उनकी कर्मस्थली बलरामपुर के बीच जो सुशासन एक्सप्रेस चलाई गई है, वर्तमान में इस गाड़ी का संचालन सप्ताह में एक ही दिन होता है। क्षेत्रवासी चाहते हैं कि इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए तथा इसकी वापसी का समय सुबह 9.30 बजे के स्थान पर शाम में निर्धारित किया जाए, जिससे देवीपाटन मण्डल के 5-6 जिलों के यात्रियों को इसका पूरा लाभ मिल सके।

गोरखपुर से गोमतीनगर के बीच वाया बढ़नी-बलरामपुर सांतिकालीन इंटर सिटी का ठहराव पचपेडवा स्टेशन पर दिया जाए, एवं गोरखपुर से बादशाह नगर चलने वाली इंटर सिटी का ठहराव गैसड़ी में किया जाए।

बलरामपुर जनपद की देवीपाटन शक्तिपीठ 51 शक्तिपीठों में से एक है, माँ पाटेश्वरी एक्सप्रेस के नाम से एक नई ट्रेन का संचालन तुलसीपुर से लखनऊ, दिल्ली के लिए किया जाए। गोण्डा से बनारस के बीच चलने वाली इंटर सिटी का विस्तार बलरामपुर और बढ़नी तक किया जाए।

बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, सिद्धार्थ नगर से रोज हजारों यात्री रेल संपर्क के आभाव में वर्तमान में गोण्डा स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं। परन्तु कई महत्वपूर्ण ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण बाकी ट्रेनों में भारी भीड़ रहती है, इस बारे में हमारा सुझाव है कि बिहार सम्पर्क क्रांति, सप्त क्रान्ति एक्सप्रेस, अमृतसर सहरसा, गरीब रथ एक्सप्रेस, उदयपुर न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस, नई दिल्ली नहरलागुन ए.सी. एक्सप्रेस आदि समस्त सुपर फास्ट/एक्सप्रेस ट्रेनों का गोण्डा स्टेशन पर ठहराव दिया जाए जिससे यात्रियों को ट्रेनों के और अधिक विकल्प और सुविधा मिल सके।

सप्ताह में तीन दिन नई दिल्ली से लखनऊ-वाराणसी-बलिया-छपरा होते हुए डिब्रूगढ़ जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह के बाकी चार दिन वाया गोण्डा-बलरामपुर-बढ़नी-गोरखपुर-छपरा चलाया जाए।

लखनऊ से गोण्डा तक रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण पूरा हो चुका है। जिस पर पूर्व में घोषित ईएमयू ट्रेन अभी तक नहीं चल रही है, दैनिक यात्रियों की सुविधा को देखते हुए इस ट्रेन को शीघ्र चलाया जाए। गोण्डा-बढ़नी-गोरखपुर रेल खंड का भी विद्युतीकरण किया जाए।

मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए उनसे अनुरोध करता हूँ कि उपरोक्त बिन्दुओं पर ध्यान देते हुए क्षेत्र की प्रस्तावित रेल योजनाओं के लिए धनराशि आवंटित करें एवं अधूरे कार्य को शीघ्र ही पूरा कराएं। हम सबकी आशा के अनुरूप 'प्रभु की रेल' सबका कल्याण करेगी ऐसे विश्वास के साथ मैं आभार व्यक्त करता हूँ।

SHRI RADHESHYAM BISWAS (KARIMGANJ): Respected Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me opportunity to participate in the discussion and voting on the Demands for Grants (Railways) for 2017-2018.

Respected Sir, we all know that Indian Railway is lifeline for the Indians. It is source of transportation and trade activities that is important for economic upliftment. But even after 67 years of Independence, the North East States of India are yet to be connected with railway network properly. Some projects that crossed several deadlines for completion and cost overruns several times against their original estimate costs due to delay such as - Bogibeel Bridge, Rangiya-Mukongselek broad gauge conversion, Dhudhnhoi-Mendnipathar new line, board gauge railway line from New Moinaguri to Jogighopa and Dullabchera to Cherragi under NF Railways of Assam. I would request the hon. Minister to assure us that he would expedite the work for completion of these projects.

People of Barak Valley received some new trains from Silchar, Agartala and Ziribham. But the ratio of speed of trains is still very slow between Badarpur and Lumding. Food scarcity and non- availability of other facilities in the trains and stations become cause of serious problem to the passengers of the route. I would request to the hon. Minister to take necessary step for the redressal of these problems. I would like to say here that the continuous increase of Railway fare is causing problem for people. Hike in freight rate is also matter of concern which is putting additional burden on common people. Similarly, cancellation charges and platform tickets rate are also increased. I would request the hon. Minister to keep the interest of common people in mind before any hike in the train fare.

Earlier, before the presentation of the Railway Budget, we were expecting to hear some projects, funds for projects and new trains for our areas. But this time the Railway Bdget was merged with the General Budget. And we did not hear anything from the hon. Finance Minister, who did not even give a sub-heading for Railway Budget in his speech.

I would also like to draw your kind attention about a long term demand of my constituency to declare Badarpur as Railway Division.
Since the British period, Badarpur was a railway township with all kind of facilities like infrastructure, sufficient railway land including hospital, school and playground etc, which is not available with Silchar.

Respected Sir, I also would like to draw your kind attention towards the fact that my constituency Karimganj and Dhubri was vibrant centre of commerce and trade. There has been railway connectivity, road communication and active seaport, etc till 1965 with Kolkata *via* Bangladesh. I would request the hon. Minister to re-open the railway lines that have been closed and non-functional for years and upgrade Dhubri and Mahisashan stations as model stations to develop passengers trains and trade between India, Bangladesh, Mayanmar and Bhutan, etc.

I would like to state the fact that a large number of people from Assam are living in metro cities like Delhi, Mumbai, Kolkata, Bengaluru and Chennai to earn their livelihood and patient moves to these cities for better treatment. The transportation source for them is trains but very few daily trains always create problems for them.

I would like to request the hon. Minister to introduce some more new trains for the people of North Eastern States to connect with metro cities as follows:

- Introduction of Rajdhani Express from Agartala to New Delhi
- Introduction of new trains between Dhubri to Guwahati, Boirabhi to Guwahati including Intercity and Janshatabdi Express to connect the district with the Capital and Intercity Express from Boirabhi to Tinsukiya
- Introduction of daily passenger trains from Jogighopa to Mahendraganj *via* Mancachar and Boirabhi to Mahisashan *via* Hailakandi and Karimganj
- Introduction of new express trains from Boirabhi to Delhi, Kolkata, Mumbai and Chennai with stoppages at Hailakandi, Hojai and Barpeta towns
- Construction of new railway lines from Patharkandi to Kahnmun of Mizoram and in Barpeta district also
- Construction of RUB/ROB at different crossings in Hailakandi, Karimganj, Goal Para, Dhubri and Barpeta district in Assam to avoid accidents

With these words, I conclude my speech.

*DR. J. JAYAVARDHAN (CHENNAI SOUTH): The Railway Budget has been merged with the Union Budget 2017-18 as against the convention of presenting separately since 1924 on the basis of recommendations of the Acworth Committee. It has been done to synergize the investment in the different modes of transport like roadways, waterways, railways and civil aviation. I wish to focus some of the issues relating to my great State Tamil Nadu and my Parliamentary Constituency.

The Ministry of Railways has circulated a draft Joint Venture Agreement to be entered into between the Ministry of Railways and the Government of Tamil Nadu to form a Special Purpose Vehicle (SPV) to execute Railways Projects in Tamil Nadu. Our revered leader, late Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma had indicated that the Government of Tamil Nadu is, in principle, willing to participate in establishing a SPV with the Ministry of Railways and that the Draft MOU required revisions in order to evolve a fair, balanced and acceptable agreement. The manner in which the draft Joint Venture Agreement is worded leaves us with a distinct impression that the State Governments are being roped in to bear the cost burden on what is essentially a Union Government responsibility under the Constitution. Further, the State Government will be required to bear the losses if any, while the Railways retain preferential terms for themselves in the area of project approvals, revenue realization, asset ownership and asset handover. Tamil Nadu has certain concerns regarding certain clauses of the draft Joint Venture Agreement which has been circulated by the Ministry of Railways which include the following: Even though it is termed as Joint Venture Agreement, the Agreement is in the nature of shareholders agreement. Ideally, there should be two separate Agreements: (i) JV Agreement between State Government and Ministry of Railways; and (ii) Shareholders Agreement amongst State Government, Ministry of Railways and other shareholders. This is necessary in order to make a distinction between JV Partners and other shareholders.

The JV Agreement should clarify the Roles and Responsibilities, Rights and Powers of State Government and Ministry of Railways as JV partners, while the rights and responsibilities of shareholders are substantially driven by the provisions of Companies Act and other commercial understanding between the shareholders. In Clause 2.1, the scope of JV does not clearly mention about the Design responsibility. The responsibility for preparation of Detailed Project Report (DPR), including detailed design may be taken by the Railways through one of their agencies like RITES and the cost for preparing the DPR, at a pre-agreed level may be treated as equity contribution by Railways in the JV. Further, as the Railway Design Approval process is very laborious and time consuming, the Railways must commit in the JV Agreement that they will take the responsibility for expeditious Design Approval at no additional cost to the JV. Under Clause 2.2 (a) and 2.6, the paid up equity base of the JV should be kept to minimum and the balance funding for actual project finance should be brought in by the shareholders in the form of Optional Convertible Preference Shares/Optional Convertible Debentures. This will avoid the necessity for the shareholders to invest huge sums in the beginning and funds can be mobilized from the shareholders as and when required for investment in subsidiaries. This would be more efficient use of capital of funds. Under Clause 2.3, the territorial scope of JV has been described as territory of India. While this is acceptable, it should be made clear that activities should be limited to the State and where beyond the State, then for the benefit of the State. Under Clause 2.7, the provision relating to dilution of equity either in JVC or in Project SPV should not create third party interest in the land and/or Projects Assets. Clause 3.2 on Pre-Emptive Rights may be re-worded more accurately as, "any offer by the Company to issue and allot shares to the existing shareholders shall always be in proportion to their shareholding as mentioned in Clause 2.7". Clause 4.2 allows for shares to be bought and sold at any price agreeable to the parties to such transaction. This may be amended to state that the price of shares shall be arrived at based on a valuation through a mutually agreed process as per the normally accepted principles of share valuation. If the JV Partners rights are ranked *parri-passu* and effectively 50%-50%, then Clause 6 defining super majorities is superfluous. Further, the proposed Super Majority for Resolutions on "Fundamental Issues" is "unanimity" in decision making. If the JV at some stage contemplates equity from a third party, these clauses should not be hindrance in subsequent decision making.

As per Clause 7.1 read with 9.2, all project SPVs are treated as Concessionaires. It may be better to keep the option of further joint Ventures

with State Government or other Central or State PSU also open. If the project SPV is to be a PPP arrangement, then it should be a concession awarded through competitive bidding. In Clause 7.2, there is no mention of whether the SPV needs to be a private or public limited company which should clarified. Clause 9.4 of the JV agreement is not clear about the mechanism of sharing time and cost overrun. If the entire cost is to be borne by Project SPV, then the cost overrun may make the projects unviable. It is advisable that the SPV is insulated from the implications of overruns by agreeing to an appropriate cost sharing mechanism between Ministry of Railways and the State Government. Under the concession structure all the cost of last mile connectivity are borne by the Concessionaire. It is not clear how the costs will be arrived at. For projects implemented through a JV Structure, the respective partners including Railways will have to bear the cost of last mile connectivity. It is also important to have clarity on the cost recovery mechanism by the Project SPV of the last mile connectivity from the beneficiary/other stakeholders who are beneficiaries. Concession Agreement should enable such recovery from the other stakeholder beneficiaries by the project SPV. There should be a clear understanding that funds would not be diverted to other projects.

Under Clause 9.5, as land is an asset in perpetuity, viability of the project should not be the criteria for transferring land to the Project SPV at cost of free cost. As already insisted by Government of Tamil Nadu, cost of land must be considered as equity by the State Government. Similarly, if any Central Government lands are involved, their value may be treated as Central Government's equity contribution. Alternatively, the State Government could lease the land on long term basis and Project Assets Ownership may be retained with the JVC as against Project SPV since the arrangement contemplated is Concession Agreement arrangement between JVC and Project SPV. This is in line with the current practices of PPP mode Road Sector Projects in NHAI. The value of the lease hold rights can be taken as the equity of the State Government.

Clause 9.6 provides for assets belonging to the JV Company being acquired by the Ministry of Railway in certain circumstances at Re 1. Nominal valuation does not appear to be sound corporate governance practice and it is important in case there are accumulated losses, for such losses to be shared proportionately as per the prevailing shareholding. Further, at the end of the Concession Period when the Railways take over the assets, they need to pay the Project SPV at least the Debt Outstanding + Equity + Reasonable Return on Equity. Shareholders Agreement should have the provision for fair valuation of shares for takeover by Railways.

As far as land is concerned, it should not automatically transfer to the Railways is not appropriate. All the land pertaining to major transport assets should revert back to the respective Government Agencies as in the case of the Airports and Ports. Therefore, land should revert to the State Government. The State Government should be given the right to take over the non-core infrastructure developments and operations from the Project SPVs at the end of the Concession Period. Under Clause 9.7 the Lenders rights on the Land and Project Assets of the Project SPV is not given due consideration. Further pre-commitment and pre-disbursement conditions and guarantees to lenders for repayment of loans either directly or through guarantee of project cash-flow is a key aspect and its implications to the State Government need to be known beforehand.

The interpretation Clause 9.8 restricts the sources of revenue for the Project SPV and also implies that the Railways would be the sole collection agent for all revenues. Under the Concession Structure, the Project SPV would need to recover costs incurred on the project during the Concession Period through an appropriate Revenue Model. It should be clarified how the revenue model would work and how the Railways would assure transfer of revenue to the SPV. The draft JV Agreement is also silent on certain key issues including the business model and revenue model for the JV Company and for the Project SPV, shareholder loans to JVC and Project SPV, Share Valuation, how operational matters of Project SPV and JVC are to be governed, Tag-Along and Drag-along rights, terms and conditions for top-up capital if needed, events of JV Partner or Shareholder Default, express Statement whether the dilution of equity either JVC level or Project SPV level would attract the Disinvestment guidelines of Government of India, and procedure for termination and termination payments. I strongly urge that the concerns of Tamil Nadu need to be addressed before we are in a position to sign the Joint Venture Agreement. It is only fair to expect the Ministry of Railways to come forward and share the responsibility of project implementation, costs and profits or losses of the SPV as equal partners with State Governments. I request that the Ministry of Railways to ensure that the concerns of the Government of Tamil Nadu are adequately addressed and the Joint Venture Agreement is modified to enable us to effectively partner with the Ministry of Railways.

Our Tamil Nadu is one of the leading industrialized States in India. Recognizing that world class infrastructure is a pre-requisite for rapid industrialization, our Leader Puratchi Thalaivi Amma had launched the Vision Tamil Nadu 2023 Document which aims at creating and upgrading the existing infrastructure to world standards. Rail transportation is a very important element of such infrastructure and has played an important integrating role in the social and economic development of the State. In the Vision Tamil Nadu 2023 document, ten important Railway Projects have been included which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. I would also like to bring to notice of the government that a number of Railway Projects announced for Tamil in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. Considering the expectation from the travelling public, I request the Railway Minister to expedite those Railway Projects and allocate sufficient funds.

Mass Rapid Transit System (MRTS) was introduced in Chennai with a considerable investment by the Government of Tamil Nadu and guided by our leader Puratchi Thalaivi Amma to ease the traffic congestion on the roads of Chennai city. The MRTS, which is under the direct control of the Ministry of Railways and is maintained by it, is unable to meet the expectations of the travelling public. Due to inadequate and unpredictable frequency of the train services, the public tend to ignore MRTS except during peak hours when it is unmanageably over-crowded. Most of the stations are left unfinished posing a hazardous environment. Security needs to be strengthened on all the stations and in the moving trains especially in the women compartment. The stations lack in cleanliness. The coaches are improperly maintained and are not disabled-friendly. Non-functioning escalators at many stations pose a major danger. The link between Velachery and St. Thomas Mount is yet to be provided and the work is progressing at a snail pace. Recently, a group of students have lost their lives while foot boarding the MRTS train due to extreme overcrowding of the MRTS train. The Ministry of Railways should re-look into it to enhance the quality of MRTS services in Chennai which needs to be totally revamped. Also, double discharge platform at Egmore, Chetpet, Kodambakkam, Saidapet, Guindy, St. Thomas Mount, Pallavaram and Chrompet stations has to be completed at the earliest.

*SHRIMATI RITA TARAI (JAJPUR): The Railway Budget, in general, should take into account the following factors in my Constituency, Jajpur,

Odisha. Most of the Railway stations have not seen any progress in the last 7 decades. Basic amenities are missing that need special attention.

I would like to invite the kind attention of the Hon'ble Minister to the fact that the priority agenda of the Government of India is to bridge the gap between India and "Bharat". 'Sabka Saath Sabka Vikas' which is prime agenda of our Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modiji stresses upon rural infrastructural development and bringing gap between villages and cities. The Indian Railways, therefore, accords priority to improving and promoting strategic stations that can enhance the access of countryside to towns facilitating business, commerce, trade, tourism, communication and marketing thereby an all out development.

I would like to draw the kind attention of the Government towards the development of Railways in my region/constituency i.e. district Jajpur, Odisha which has been neglected by subsequent Governments after Independence of India. The Railway line in my area was laid during the British Raj and sadly each and every Government formed at the Centre has turned a blind eye to the genuine demands of the region. The stations in my area have almost remained at the same level where it was when India attained Independence in 1947 while the rest of the country has been tremendous infrastructural development in the Railways.

In this connection, the Haridaspur Railway station, an old Railway Station established during the British days, can perform a vital role to serve the goal set by the Nation besides contributing to revenue of Indian Railways. Haridaspur railway station is situated mid way between Cuttack and J.K. Road, at approximately 45 kms distance from each. It is 4 kms from Chandikhol, 15 kms from the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It is located at the crossing point of Daitari-Chandikhole (NH-200) and Chandikhole-Paradeep (NH-5A) and Chennai-Kolkata (NH-5).

For kind information of the Hon'ble Minister, the ongoing railway line from Haridaspur to Paradeep port will be significant advancement in the coming couple of years, so it needs improvement of carrying capacity of the station and needs more allocation. Besides, the railway station is situated in an ideal location which can be used by tourists to visit the Buddhist Heritage triangle that includes Llitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It has tremendous potential to be developed as a connecting point for the international tourists who currently have no option but to use Bhubaneswar/Cuttack as a connecting station. This up-gradation will bring great convenience to international tourists, help develop the local economy and promote tourism. For which, the Haridaspur station platform needs upgradation, station upgradation and all trains must halt at Haridaspur station. Trains like Rajdhani Express, Porusottam Express, Nandankanan Express, Neelanchal Express, Dhauli Express and all Express trains, etc. must stop there.

Besides this, the Railway stations in the Jajpur district i.e. Dhanamandal, Bairi, Jenapur, Baitarani Road, Korai, Jakhapura and J.J.K.R Road need urgent attention and due care for their development.

The J.J.K.R Road station which is a gateway to Kalinga Nagar, the greatest steel hub of the world is falling short of infrastructural facility. Being one of the most important stations of the Jajpur District and 3-4 surrounding districts, some more trains like Bhubaneswar Rajdhani Express 22824 via Tata, should halt at this station. So, due attention should be paid for this and up-gradation of this station in particular needs attention.

Further, there is no railway connectivity to Jajpur town and the district head quarters of Jajpur, which was the historical capital of Odisha and there is world famous shrine i.e. Biraja Temple. So, it is of the utmost importance that preliminary survey/work in this regard may be initiated to connect Jajpur town with national mainstream. For the new railway line, preliminary survey/work may be initiated from Jajpur Road to Dhamra port via Jajpur town. The district administration also submits their report regarding survey work to GM, Railways, East Coast.

It is pertinent to note that Jajpur District provides huge revenue to the railways from the freight of the mineral ores and finished steel products from its steel plants. But tragically Jaipur District has not been given its rightful dues by the Railways and it continues to be neglected over the years since Independence. Over and above the convenience of the passengers, the improvement of the infrastructure will boost rural business and commerce that is inter-woven with the number of tourists and passengers. Needless to say, this will bring income to the Railways and therefore, is not a charity but a profitable investment.

In this connection, I would request the Hon'ble Minister to take needful action for a technical study for extending rail connectivity to Dhamra port which is owned by Adani Group via Jajpur Town and take appropriate steps for sanctioning funds to ensure improvement of the above mentioned Railway Stations in conformity to the sets of goals of Government of India.

My request to the Ministry is to run all Express trains/passenger trains on time. The surge-pricing decision needs a review and withdrawal.

श्री कामाख्या प्रसाद तासा (जोरहाट) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं अपनी पार्टी को धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने मुझे बोलने का मौका दिया। बहुत दिनों से नार्थ ईस्ट मेन लैंड से जुड़ा हुआ है, लेकिन हमें फिर भी कुछ कमी महसूस होती है। हम हमेशा नार्थ ईस्ट के बारे में बोलते थे। पहली बार प्राइम मिनिस्टर ने श्री राजेन गोहेन को रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री बनाया है, तो हमें कुछ राहत मिली है। हम चाहते हैं कि नार्थ ईस्ट को कुछ कनेक्टिविटी मिल जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, हमने जब बजट देखा तो हमें कुल 37 प्रौजेक्ट्स मिले हैं, जिनका काम अभी चल रहा है। इसमें शिवसागर-जोरहाट न्यू लाइन, सालना-खुमटाई, तेजपुर-सिलगार, सराईघाट-ब्रिज डबलिंग, कामाख्या-न्यू गुवाहाटी, सिलीगुड़ी टाउन, पिट लाइन आदि प्रोजैक्ट में न्यू लाइन भी हो रहा है और गेज कन्वर्जन भी हो रहा है। ब्रिटिश के समय खाली तेल और वायपत्ती के लिए लाइन बिछायी गयी थी, लेकिन बाद में यह लाइन लोगों के लिए इस्तेमाल होने लगी।

उपाध्यक्ष महोदय, हम कांग्रेस के समय को खराब नहीं कह सकते, लेकिन उन्होंने नार्थ ईस्ट को लूटने की व्यवस्था की थी। उन्होंने वहां ठीक व्यवस्था नहीं की थी। एनडीए गवर्नमैंट के समय तुक ईस्ट पातिसी को बदलकर ऐट ईस्ट पातिसी दी। रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु, राजेन गोहेन और मनोज सिन्हा आदि सबने मिलकर वहां जो लाइन दी है, उससे हमें उम्मीद जगी है कि हम मेन लैंड से जुड़ जायेंगे। अभी अरुणाचल, मणिपुर, त्रिपुरा के लिए लाइन है। पहले मणिपुर में लाइन नहीं थी, लेकिन अभी वहां लाइन बिछ रही है। मैं चाहता हूं कि राजेन गोहेन जी ने जो प्रपोजल शिवसागर-जोरहाट, सालना-खुमटाई, तेजपुर-सिलगार, सराईघाट-ब्रिज, कामाख्या-न्यू गुवाहटी लाइन का दिया है, उसका काम आप जल्दी सम्पन्न करें। इसके साथ-साथ बजट में 203 करोड़ रुपये का प्रोविजन किया गया है और 1 लाख 32 हजार करोड़ रुपये की जो व्यवस्था है, उसे आप एस्पीडाइट कीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय, नार्थ ईस्ट में रेल बहुत ज्यादा प्रोफेशनल बन गयी है। हमने इस संबंध में बहुत रिक्वैस्ट भी है। हमारे आदरणीय मैम्बर्स ने भी बोला है कि अगर आप इसे एक्सपडाइट नहीं करेंगे तो अरुणाचल, नागालैंड के लोग सोचते हैं कि हम इंडिया में हैं या कहीं और हैं। जब लोग उनसे पूछते हैं कि आप कहां से हैं, तो उन्हें नार्थ ईस्ट से बोलने में संकोच होता है। अभी रेल लाइन बिछायी गयी

है। हमारी पार्टी ने जो बोला, उससे मैं देख रहा हूं कि वहां तक हमारा प्लान पहुंच रहा है। रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और प्राइम मिनिस्टर के कहने से वहां काम किया गया है। अभी रेलवे स्टेशन के अपग्रेडेशन की जो बात हो रही थी, तो वह अपग्रेडेशन होना चाहिए। इस संबंध में हमने स्टेट मिनिस्टर से भी बोला है कि अगर रेलवे स्टेशन का अपग्रेडेशन नहीं होगा, तो प्रॉब्लम हो जायेगी।

यहां पर 20 मेजर रेलवे प्रोजेक्ट्स कंसिस्टिंग ऑफ 13 न्यू लाइन्स, दो गेज परिवर्तन और फाइव डबलिंग प्रोजेक्ट्स हैं। नॉर्थ ईस्ट रीजन के लिए 2624 किलोमीटर के लिए 52,000 करोड़ रुपये कॉस्ट दिखाई गयी है। अगर इसको एक्सपिडाइट किया जाए तो अच्छा है। मेरे दो-तीन सुझाव हैं। एक, जन शताब्दी की स्पीड बढ़ाई जाए। अवध असम एक्सप्रेस, जो हमें मेनलैण्ड से जोड़ती है, उसकी स्पीड बहुत कम है। उससे दिल्ली तक आने में 58 से 60 घण्टे लगते हैं, उसे एक्सपिडाइट नहीं करने से हम लोगों को प्राब्लम हो जाएगी। नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस गोहाटी से आगे नहीं जाती है, उसे डिब्रूगढ़ तक ले जाने के लिए हम लोगों ने रिक्वेस्ट भी की है। दूसरी बात, नॉर्थ ईस्ट में रेलवे ओवर ब्रिजेज की बहुत प्राब्लम है। रेलवे ओवरब्रिज के लिए 50 प्रतिशत पैसा राज्य सरकार द्वारा रेलवे को देना पड़ता है, लेकिन राज्य सरकार इसको बियर नहीं कर पा रही है। जोरहाट में एक बहुत महत्वपूर्ण रेलवे ओवरब्रिज है, जो इसे नागालैण्ड से जोड़ता है, उसे एनएच-32 बोलते हैं। मैं रिक्वेस्ट करता हूं कि उसके लिए 100 प्रतिशत फाइनेंस सेंट्रल गवर्नमेंट द्वारा किया जाए। वह एनएलसीपीआर या डोनर मिनिस्ट्री से किया जाए। मैं रेलवे मिनिस्ट्री से रिक्वेस्ट करता हूं और जैसा प्राइम मिनिस्टर जी ने बोला है, उसे एक्सपिडाइट करने से अच्छा होगा। अपग्रेडेशन ऑफ स्टेशन्स की बात है। तिनसुकिया, शिवसागर, मोरेनी, सिमलीगुड़ी, जोरहाट आदि सभी मेजर स्टेशन्स हैं, इनको जोड़ा जाए। हमारी रिक्वेस्ट है कि अरुणाचल प्रदेश से ट्रेन आ रही है, उसकी स्पीड बढ़ाई जाए और उसके मूवमेंट की टाइमिंग्स को भी देखना जरूरी है, क्योंकि दिल्ली से वहां पहुंचने में इसे तीन दिन लग जाते हैं। मैं रिक्वेस्ट करता हूं ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर इसे देखें।

जो जोनल कमेटी है, उसकी मीटिंग फ्रीक्वेंटली और रेगुलरली करने से अच्छा होगा। वे लोग बोलते हैं कि रेलवे मिनिस्टर ने बोला है, इसीलिए हम लोग मीटिंग कर रहे हैं। ऐसा न बोलकर, रिस्पांसिबल होकर, एमपीज को लेकर जोनल कमेटी की मीटिंग करनी चाहिए। तीन-तीन महीने में मीटिंग नहीं करते हैं, वे छः-छः महीने में मीटिंग करते हैं। बजट पूस्तुत होने से एक हफ्ता पहले मीटिंग करते हैं। मैं रिक्वेस्ट करता हूं कि रेलवे ऑफिसर्स इसको रिस्पांसबल तरीके से लें। हमारे मिनिस्टर साहब बोल रहे हैं, लेकिन रेलवे की भी रिस्पांसिबिल्टी होनी चाहिए, वह मुझे दिखाई नहीं दे रही है। मैं रिक्वेस्ट करता हूं कि इसे आप देखें। जैसा ऑनरेबल प्राइम मिनिस्टर ने बोला है, उसके लिए मैंने अपनी रिक्वेस्ट रखी है। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद देता हूं।

***श्री हरिशचन्द्र चव्हाण (दिंडोरी)**: प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में तीसरे पूर्ण रेल बजट 2017-18 की सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि स्वतंत्र भारत में पहली बार लोकसभा में माननीय अर्थ मंत्री ने रेल बजट पेश किया है। यात्रियों को बेहतर सुविधाएं व सुरक्षित यात्रा मुहैया कराने वाला यह 'यात्री बजट' है। हमारी सरकार की 'सबका साथ, सबका विकास' की नीति को चरितार्थ करते हुए, माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी ने सरकार की प्राथमिकताओं 'भारतीय रेल' को सबसे ऊपर रखा है। देश के हजारों गरीब यात्रियों को ध्यान में लेते हुए, माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी के स्वच्छ भारत अभियान से प्रेरित होकर रेलवे में साफ-सफाई पर विशेष जोर दिया गया है।

मैं माननीय अर्थ मंत्री श्री अरुण जेटली द्वारा पेश रेल बजट का तहेदिल से स्वागत करता हूँ। माननीय रेलवे मंत्री प्रभुजी ने महाराष्ट्र के मध्य रेल में आने वाला नया रेलमार्ग "मनमाड वाया मालेगाव नरडाणा इंदौर और नासिक-पुणे मंजूर कर के एक महत्वपूर्ण कदम उठाया था और अभी माननीय अर्थ मंत्री श्री अरुण जेटली द्वारा इस बजट में इस रेलवे मार्ग के लिए आर्थिक तरतूद करके मनमाड वाया मालेगाव नरडाणा इंदौर रेलवे की पचास साल की मांग को शुरूआत कर दी है। माननीय अर्थ मंत्री श्री अरुण जेटली जी, रेल मंत्री सुरेश प्रभुजी का धन्यवाद।

मेरे क्षेत्र से भारतीय रेल से बहुत सारी उम्मीदे हैं, मैं उसका जिक्र करुंगा। मेरे क्षेत्र दिंडोरी सहित महाराष्ट्र में रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने की जरूरत है:-

नासिक-सूरत, नासिक-डहानू के लिए नये रेल मार्ग की जरूरत है । उसका सर्वे शुरू किया जाए। मेरे क्षेत्र दिंडोरी में अंगूर और प्याज का हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा उत्पादन होता है और सब्जियों की भी ज्यादा पैदावार होती है। किसान उत्पादकों के लिए पूरे देश में **हॉर्टिकल्चर ट्रेन** शुरू करके कृषि क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा।

मेरे लोकसभा क्षेत्र दिंडोरी जिल्हा नासिक प्याज अधिक मात्रा में पैदावार है। लेकिन किसानों का प्याज विभिन्न जगहों पर भेजने के लिए मध्य रेलवे भुसावल डिविजन के पास रेवस कमी के कारण रेवस उपलब्ध नहीं हो पाते, इसलिए मेरी मांग है कि मेरे क्षेत्र के किसानों को भारी मात्रा में नुकसान उठाना पड़ता है।

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। नासिक में त्र्यंबकेश्वर ज्योतिर्लिंगों में से एक है जिसे ज्योतिर्लिंग सर्किट से जोड़ने से ज्यादा से ज्यादा भाविक त्र्यंबकेश्वर का दर्शन ले सकेंगे। नासिक की भूमि, जो प्रभु रामचंद्र के चरणों से पावन हुई है, उसको भी पर्यटन स्थलों में जोड़ने की जरूरत है और साथ ही, मनमाड जंक्शन और नासिक स्टेशन पर एस्केलेटर्स का प्रावधान किया जाए।

नासिक जिल्हे के "ओढ़ा" स्टॉप जिल्हा नासिक को टर्मिनल बनाया जाये। नगरसुल स्टेशन दक्षिण मध्य रेलवे का आखिरी स्टेशन है। वहां से शिरडी मात्र 37 किलोमीटर है। अतः शिरडी यात्रियों की सुविधा के लिए नगरसुल स्टेशन को टर्मिनल बनाया जाये।

संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए ऊपरी व निचली सड़क पूलों के लिए जो प्रावधान किया है। उसमें नगरसुल स्टेशन के नजदीक दक्षिण मध्य रेलवे के मार्ग पर स्थित तथा राज्य मार्ग- 25 के रेलवे गेट पर रेलवे क्रासिंग फ्लाईओवर ब्रिज और मध्य रेलवे के मार्ग पर येवला-नांदगाँव राजमार्ग-25 पर स्थित वडगाँव चौकी येवला (तहसील येवला) के मध्य में स्थित है, शिवडी (तहसील-निफाड) जगह पर फ्लाईओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में मध्य रेलवे में आने वाले तहसील येवला के वडगाँव चौकी और दक्षिण मध्य रेलवे के मार्ग पर स्थित तथा राज्य मार्ग-25 के रेलवे गेट पर रेलवे क्रासिंग फ्लाईओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

कामायानी एक्सप्रेस (11071/11072) और नंदीग्राम एक्सप्रेस (11401) के लासलगाव मे रेलवे स्टेशन पर स्टोपेज, हुतात्मा एक्सप्रेस (12157/12158) नांदगाव और न्यायडोंगरी, सेवाग्राम एक्सप्रेस (12139/12140), भुसावल-पुणे (11025/11026) ट्रेन को न्यायडोंगरी में स्टोपेज के लिए स्थानिक लोगों ने मांग की है।

दक्षिण मध्य रेलवे पर चलनेवाली जालना - नगरसुल डेमू (77683-77684) नगरसुल स्टेशन (जिल्हा नासिक) पर सुबह 9.30 बजे आती है वह 5.45 शाम को जालना के लिए रवाना होती है। नगरसुल स्टेशन पर आठ घंटा खड़ी रहती है। जालना - नगरसुल डेमू इगतपुरी स्टेशन तक ले जाने से काफी यात्रियों को फायदा होगा।

मध्य रेल पर स्थित नांदगाव स्टेशन पर (जिल्हा नासिक) यात्रियों को वेटिंग शेड बहुत छोटा है। वहां रेल यात्रियों को बारिश और धूप में खड़ा रहना पड़ता है। नांदगाव स्टेशन पर कोच इंडीकेटर के अभाव से और अनाउंसमेंट सिस्टम के अभाव से रेल यात्रियों खासकर महिलाओं को काफी दिक्कत होती है। यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए और उत्तर महाराष्ट्र से उत्तर भारत आने वाले यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से ट्रेन नं. 22109/22110-एलटीटी मुंबई-हजरत निजामुद्दीन एक्सप्रेस तथा ट्रेन नं. 12171/12172-एलटीटी मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। ट्रेन नं. 22109/22110 मुंबई हजरत निजामुद्दीन एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस का दर्जा मिले ट्रेन नं. 12171/12172-एलटीटी मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को एक पैंट्री कार लगवाने की जरूरत है ताकि यात्रियों को गर्म खाना ट्रेन के सफर में मिल सके। इसके साथ ही एक नयी ट्रेन का ऐलान हो जो खास नांदगांव से नासिक आने वाले तथा नासिक से मुंबई जानेवाले कॉलेज के छात्र और ऑफिसों में काम करने वाले लोग (खास करके महिलाओं के लिए,) कारखानों में काम करने वाले मजदूर तथा किसानों के लिए हो, जो नांदगांव से मुंबई सीएसटी सुबह और मुंबई सीएसटी से नांदगांव शाम को रोजाना चले।

मनमाड-नासिक-कसारा एवं कसारा-नासिक-मनमाड लोकल ट्रेनें चलाई जाए।

भारतीय रेलवे सुरक्षा की जिम्मेदारी आरपीएफ और जीआरपी दोनों का कार्य अलग होने से आपस में तालमेल कम है नतीजे से यात्री कुछ गलतफहमी के कारण असुरक्षित महसूस करता है।

भारतीय रेलवे की रेलवे मार्ग लगभग हजारों किलोमीटर है। रेलवे मार्गों के कुछ दूरी पर पेड़ पौधे लगाने चाहिए।

दक्षिण मध्य रेलवे के मनमाड से जालना का दोहरीकरण और इलेक्ट्रिफिकेशन करने से मराठवाडा और उत्तर महाराष्ट्र के रेलवे यात्रियों और व्यापारिक फायदे के लिए जल्दी होना जरूरी है।

रेल नीर मध्य रेलवे के सभी स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं होता। रेल यात्रियों की संख्या में रेल नीर निर्माण कम होता है, इसलिए रेल नीर का प्रोजेक्ट मेरे लोकसभा क्षेत्र दिंडोरी जिल्हा नासिक मे

लगाया जाये।

इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in this very important discussion.

First of all, I would like to raise my concern over the merger of the Railway Budget with the General Budget. The railways are the catalysts for the national integration and the economic development through facilitating the movements of people and freights. Earlier, the Ministry of Railways was able to draw revenues from its own Budget, but now, it is dependent on the Ministry of Finance for its sustenance.

Since the Railways need a huge amount for enhancing the safety measures and modernization, what is desirable is a separate Budget for the Railways. Therefore, I take this opportunity to request the Government to reinstate the Railway Budget.

Sir, I represent the State of Kerala, which considerably contributes to the revenues of the Railways. However many of our demands have not yet been realized. This includes the installation of a separate railway zone, doubling and electrification of railway lines as well as modernization of railway stations.

Modernization of railway stations under public-private partnership seems to be a feasible model to augment facilities.

Sir, the former UPA Government had set-forth this PPP model. This present Government took a decision to go ahead with this model and declared that 400 railway stations in the country would be modernized under the PPP mode. I take this opportunity to congratulate the Government for continuing with this model.

Tiruvalla station, which is one and the only railway station in my Parliamentary Constituency, is also included amongst these 400 railway stations to be modernized under the PPP mode. Modernization of railway stations under the PPP mode will not require any financial burden on the Government. Not only that, the infrastructure created by the private party will be added to the assets of the Government. The extension work and commercial activities carried out in the railway station premises will significantly contribute to the revenue of the Railways.

Tiruvalla Railway Station is the nearest point to Sabrimala Shrine, which is a national pilgrim centre attracted by about 4 crore of devotees across the country every year. However, certain trains plying through Tiruvalla do not have stoppage here. Therefore, I would request the Government to grant stoppage to Jan Shatabdi Express at Tiruvalla Railway Station.

Sir, Sabari railway line is a proposed railway line with a length of 120 kilometres from Angamaly to Azhutha near Sabarimala. It has been sanctioned in the year 1998 by the Indian Railways. The implementation work has started in Ernakulam and Idukki but in Kottayam District the construction work is not yet started. The State Government of Kerala has come forward and ready to bear 50 per cent of the implementation cost of Sabari railway line. I understand that the Central Government has included this railway line under Pro-Active Governance and Timely Implementation (PRAGATI). Sabarimala is one of the largest pilgrim centres in the country where the devotees visit a Muslim mosque first and then proceed to Sabarimala. It is a symbol of secularism. Therefore, I urge the Government to take immediate steps to start construction of Sabari railway line in Kottayam District.

Thank you.

*__श्री विष्णु दयाल राम (पलामू)__ः मैं रेलवे की अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ। पूर्व में रेल बजट विजन डॉक्यूमेंट की जगह पर पोलिटिकल डॉक्यूमेंट बनकर रह गया था। रेल बजट के माध्यम से भारतीय रेलवे के साथ बड़ा मजाक होता रहा है और उसकी सेहत खराब होती रही। हालत ये हो गई थी कि रेल केवल अनुदान पर चलने के लिए बाध्य हो गई थी।

आज माननीय प्रधानमंत्री जी अपने विजन से रेलवे को भारत के आर्थिक विकास की मजबूत रीढ़ बनना चाहते हैं। देश के आर्थिक विकास के लिए रेलवे की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है। या यूँ कहें कि देश के आर्थिक विकास की रीढ़ रेलवे है। सड़क अथवा वायुयान से यात्री की सुविधा इसका स्थान नहीं ले सकती हैं। देश के गरीबों के लिए रेल यात्रा आज भी सबसे सस्ती और सुविधाजनक है। उपरोक्त पृष्ठभूमि में रेल सेवा को किस प्रकार अधिक बेहतर और उपयोगी बनाया जा सकता है। साथ ही साथ रेलवे की सेहत में कैसे सुधार लाया जा सकता है। इस पर विचार करने की आवश्यकता है।

रेलवे प्रशासन को हमेशा एक दुविधा होती है। वह एक पूर्णतया कामर्शियल आर्गेनाइजेशन है या वेलफेयर आर्गेनाइजेशन। मेरा मानना है कि रेलवे न तो कामर्शियल आर्गेनाइजेशन है और न ही वेलफेयर या सोशल आर्गेनाइजेशन। मेरा मानना है कि आज भारतीय रेलवे दोनों का मिश्रण है। आज भी बहुत सारी ऐसी नई रेल लाइनें डालनी पड़ती हैं। कई ट्रेने चलानी पड़ती हैं, जो व्यापारिक दृष्टिकोण से फायदेमंद नहीं होती हैं। परन्तु सामाजिक दृष्टिकोण से, लोकहित में ऐसा करना पड़ता है। आज यात्री किराए को बढ़ाने की बार-बार आवश्यकता महसूस की जाती है परन्तु लोकहित की दृष्टिकोण से शायद ऐसा करना उचित नहीं जान पड़ता है। अतः आज आवश्यकता इस बात की है कि इन दोनों हितों और दृष्टिकोणों के बीच संतुलन बनाकर रेलवे को प्रगति के पथ पर ले जाया जाए।

रेल सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए आदरणीय रेल मंत्री जी ने इसकी प्राथमिकताएं तय की हैं। इनका जिक्र माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट भाषण में भी किया है। इसके मुताबिक रेलवे की पहली प्राथमिकता यात्री सुरक्षा की है। इसकी दूसरी प्राथमिकता पूंजी और विकास कार्य है। तीसरी साफ-सफाई और चौथी प्राथमिकता वित्तीय और लेखा सुधार की है। यात्री सुरक्षा के लिए 5 साल में 1 लाख करोड़ रुपए से राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष बनाया जाएगा। इस कोष का एक हिस्सा 2020 तक मानव रहित क्रासिंग को समाप्त करने पर खर्च किया जाएगा। सुरक्षा उपाय बढ़ाने के लिए अंतर्राष्ट्रीय विशेषज्ञों की भी मदद ली जाएगी। मानवरहित फाटक अक्सर दुर्घटना का कारण बनते हैं। मेरा मानना है कि जब तक ऐसे फाटक हटाए जाएं या इन पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बने, तब तक रेल मित्रों की तैनाती की जा सकती है।

रेलवे में साफ-सफाई एक बड़ी चुनौती रही है। इसके लिए एसएमएस आधारित "क्लीन माय कोच" सेवा शुरू की जा रही है। रेलवे अब कोच मित्र भी नियुक्त करेगा। जो कोच सफाई में यात्रियों के सहयोग करेंगे। इसके अलावा, 2017-18 में 3,500 किमी नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। साथ ही आईआरसीटीसी के जरिए टिकट बुक कराने पर सर्विस चार्ज भी समाप्त कर दिया गया है। जाहिर है रेलवे में बड़े और ऐतिहासिक कम हो रहे हैं। इससे आने वाले दिनों में भारतीय रेल एक नए कलेवर में नजर आएगी।

रेल बजट में झारखण्ड के लिए भी कई परियोजनाओं का जिक्र किया गया है। इनमें कई रेलमार्गों का नवीनीकरण या तो चल रहा है या प्रस्तावित है। पतरातु से गढ़वा रोड और गढ़वा रोड से महुदिया-

शक्तिनगर तक रेल मार्ग का नवीनीकरण होना है। इन दोनों मार्गों के लिए इस बजट में एक छोटी रकम आवंटित की गई है। मेरा अनुरोध है कि इन कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर कराया जाए। इसके अलावा, मधुपुर-गिरिडीह रेल ट्रैक के नवीनीकरण और गिरडीह-नवाडीह-कोडरमा रेलमार्ग के विद्युतीकरण के काम भी प्रस्तावित हैं। झारखण्ड के पिछड़ेपन को देखते हुए रेलमंत्री जी इस पर ध्यान देंगे ऐसा मेरा मानना है। इन सबके अलावा मेरा रेलमंत्री जी से एक निवेदन और है। पलामू प्रमंडल में गया-शेरघाटी-भाया रफीगंज होते हुए डाल्टनगंज और बरवाडीह-चिरमिरी अंबिकापुर रेलवे लाइन की स्वीकृति हो चुकी है। इसके लिए बजटीय प्रावधान अति आवश्यक है। जपला और उंटारी रोड़ स्टेशन के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़वाई जाए। रमना स्टेशन पर शक्तिपुंज एक्सप्रेस के ठहराव की लोग लम्बे समय से मांग कर रहे हैं। साथ ही, बरवाडीह डेहरी-ऑन-सोन पैसेंजर के फेरे बढ़ाने की भी जरूरत है।

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मुझ से पहले कई माननीय सदस्यों ने इस पर अपनी राय प्रकट की है। मैं भी यह कह सकता हूं कि यह एक ऐतिहासिक बजट है, जिसमें 1,31,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। सुरक्षा, सुव्यवस्था और कई प्रकार के आधारभूत ढांचे के संबंध में इस बजट में निर्णय लिये गये हैं। अंग्रेजों के समय से जो डिविडेंड रेलवे भारत सरकार को देती थी, इस संबंध में एक बहुत बड़ा निर्णय यह हुआ कि अब रेलवे जो पांच प्रतिशत डिविडेंड सेन्ट्रल गवर्नमेंट को देना पड़ता था, अब वह रेलवे के पास ही रहेगा, जिससे रेलवे को अपना आधारभूत ढांचा बनाने में लाभ मिलेगा। रेलवे की सुरक्षा के लिए 1,00,000 करोड़ रुपए की राशि बजट में रखी गयी है। वर्ष 2020 तक सारे ब्रॉडगेज फाटकों पर अंडरपास बनाना हो, आरओबी बनाना हो या नये सिग्नल्स बनाने हों, यह एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक निर्णय है। यह ऐसा निर्णय है जिसके बारे में पहले की सरकार ने सोचा होता, पहले निर्णय लिये गये होते तो वर्तमान में जितनी घटनायें, दुर्घटनायें हो रही हैं, वे नहीं होतीं।

इस देश में युवाओं के लिए रोजगार को बढ़ाने के लिए नई मेट्रो रेल नीति की घोषणा करनी हो या कई राज्यों में मिनरत्न्स को लेकर उन राज्यों के साथ टाई-अप करके, ट्रांसपोर्टेशन सस्ता करने की बात हो, इसके लिए कई राज्य सरकारों के साथ एक गठबंधन कर के वहां नयी रेलवे लाइन बढ़ाने का सरकार ने निर्णय किया है। सोलर ऊर्जा हो या वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन हो, सरकार ने 25 रेलवे स्टेशंस को शुरू कर दिया है। आने वाले समय में कई और शहर ऐसे होंगे, जहां की रेवेन्यू अच्छी होगी, वहां उन रेलवे स्टेशनों पर भी अच्छे स्केलेटर्स लगाने हों या लिफ्ट लगानी हो, कई चीजें वहां यात्रियों की सुविधाओं के लिए सरकार ने करने का निर्णय लिया है।

यह बजट अपने-आप में बहुत ऐतिहासिक बजट है। मैं राजस्थान से चुन कर यहां आया हूं। हिन्दुस्तान आजाद होने के बाद यह पहला बजट होगा जिससे राजस्थान और मेवाड़ की जनता को लगा कि रेलवे ने इस क्षेत्र के लिए बहुत कुछ किया है। पूर्ववर्ती सरकार ने ऐसी कई घोषणाएं की है लेकिन उस क्षेत्र की जनता के साथ सिर्फ छलावा हुआ। मावली से बड़ी सादरी रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज करने की मांग बहुत पुरानी थी, इसके लिए लोग कई वर्षों से मांग कर रहे थे, लेकिन पहले ही बजट में हमारी सरकार ने यह काम किया। यह सरकार केवल घोषणा नहीं करती है बल्कि यह सरकार उस कार्य को भी संपादित करती है। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी के प्रति बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूं।

मेवाड़, मालवा और मारवाड़ का एक बहुत बड़ा एरिया मध्य प्रदेश को राजस्थान से जोड़ता है। मावली से मारवाड़ 152 किलोमीटर रेल लाइन को ब्रॉड गेज करने की मांग लोग वर्षों से कर रहे थे। इस सरकार ने लगभग 1600 करोड़ रुपए देकर इस योजना को स्वीकृत करने का काम किया है। राजस्थान में एकमात्र नई रेल लाइन बोरसारी से नीमच दी गई है, इसके लिए मैं मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। हमारे क्षेत्र रतलाम से चित्तौड़ और कोटा में विद्युतीकरण का काम चल रहा है। चित्तौड़ से नीमच तक दोहरीकरण का काम भी चल रहा है, लेकिन जब तक यह दोहरीकरण का काम नीमच और रतलाम से नहीं जुड़ेगा, तब तक इस दोहरीकरण का कोई औचित्य नहीं रहेगा। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग भी करता हूं कि चित्तौड़ से नीमच तक जो काम चल रहा है, इसे रतलाम तक बढ़ाया जाए। अजमेर, उदयपुर, चित्तौड़ में विद्युतीकरण का काम चल रहा है, अगर इसके साथ ही दोहरीकरण का सर्वे कराने की बात सरकार ने कही है, अगर इस लाइन के दोहरीकरण का सर्वे भी हो जाता है, तो राजधानी और शताब्दी जैसी फास्ट ट्रेनें भी उस ट्रैक पर चल सकेंगी।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वह एशिया का सबसे बड़ा सीमेंट का हब है। यहां मार्बल इंडस्ट्री भी है। मैंने पिछली बार भी आग्रह किया था और आज भी आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि चूंकि वहां से देश और विदेश में मार्बल जाता है, अगर वहां मार्बल कंटेनर डिपो खुल जाता है, तो लोगों को दूर नहीं जाना पड़ेगा। मैं सरकार से यह भी मांग करता हूं कि रतलाम से चित्तौड़-कोटा, अजमेर से चित्तौड़-उदयपुर विद्युतीकरण का काम चल रहा है। अगर चित्तौड़ में इलेक्ट्रिक शेड खुल जाता है, तो आने वाले समय में मेनटेनेंस के साथ कई दूसरे कामों में भी आसानी हो सकती है। अगर इलेक्ट्रिक शेड के लिए चित्तौड़ को चुना जाता है, तो वहां के लोगों को रोजगार भी मिलेगा और उस क्षेत्र में रेलवे लाइन बिछने के बाद मेनटेनेंस का काम भी अच्छी तरह से होगा। कई वर्षों पहले हमारे राजस्थान में डेमो कोच फैक्टरी की घोषणा हुई थी, लेकिन पिछली सरकार सिर्फ घोषणा करती थी। मैं सरकार से मांग करता हूं कि आने वाले समय में उस कोच फैक्टरी का निर्माण चित्तौड़ में किया जाए, ताकि उस क्षेत्र का डेवलपमेंट हो सके। हमारी सरकार ने हरिद्वार-चित्तौड़ से उदयपुर-हरिद्वार ट्रेन चलाने की घोषणा कर दी, लेकिन मुम्बई-बांद्रा, उदयपुर और अजमेर ट्रेन जो तीन दिन अजमेर से चलती है और तीन दिन उदयपुर से चलती है। मुम्बई में हमारे मेवाड़ और राजस्थान के हजारों युवक और उद्यमी काम करते हैं। अगर यह ट्रेन प्रतिदिन चलाई जाती है, तो उस क्षेत्र के लोगों को लाभ मिलेगा और वहां के लोगों को आवागमन में सुविधा मिलेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से यह भी मांग करता हूं कि दक्षिण में बैंगलुरू और हैदराबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन चित्तौड़ से नहीं है। चित्तौड़ के बारे में आपने सुना होगा, जिससे महाराणा प्रताप, पन्ना बाई, पदमिनी जैसे लोगों का इतिहास जुड़ा है। मैं मन से श्री सुरेश प्रभु जी का और सरकार का धन्यवाद देना चाहता हूं कि वीर भूमि चित्तौड़गढ़ के नाम से ट्रेन चलाई है। वह ट्रेन जहां-जहां जाएगी, वीर भूमि चित्तौड़गढ़ के नाम से जानी जाएगी। मैं अनुदान की मांगों के पक्ष में अपना समर्थन देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री राम कुमार शर्मा (सीतामढ़ी) : महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे रेल अनुदान बजट वर्ष 2017-18 पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। वास्तव में रेल देश की एकता, अखंडता का प्रतीक है। इस बार का रेल बजट अपने आप में एक ऐतिहासिक बजट है। रेलवे के पास लगभग 227 लाख करोड़ रुपए की पूंजी है, जिस पर सालाना लगभग 9700 करोड़ रुपए का वार्षिक लाभांश देना पड़ता था, जिससे अब रेलवे को मुक्त कर दिया गया है, यह इस रेल बजट का महत्वपूर्ण अंश है। इस बार के रेल बजट में 131 लाख करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया है, जिसके माध्यम से रेलवे यात्रियों की सुविधा, रेल लाइन को बढ़ाना और दिव्यांगों के लिए रेलवे स्टेशनों को अनुकूल बनाने का निर्णय सरकार ने लिया है। वर्ष 2019 तक सभी रेल कोचिज में बायो टायलेट्स का प्रस्ताव किया गया है, इसके माध्यम से जब रेल यात्रियों की सुविधा बढ़ेगी, तो आज रेल सड़क और हवाई सेवा के मुकाबले काफी मजबूत साबित होगा और निश्चित रूप से इससे यात्रियों को काफी सुविधा मिलेगी।

14.00 hours

अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र माँ जानकी की प्रकटस्थली सीतामढ़ी की ओर माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। महोदय, सीतामढ़ी नेपाल की सीमा से सटा हुआ है। यहां नेपाल और कई जिलों के लोगों का आवागमन होता है, लेकिन यहां से किसी भी अच्छी ट्रेन का परिचालन नहीं होता है, जिसका कारण वहां वाशिंग पिट का अभाव माना जाता है। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से आपके माध्यम से मांग करता हूं कि वहां जमीन की उपलब्धता है, इसलिए वाशिंग पिट का निश्चित रूप से निर्माण कराया जाए, ताकि वहां से अन्य जगहों के लिए रेल का परिचालन हो सके। पटना से दीघा पुल के माध्यम से उत्तर बिहार और पटना की राजधानी को माननीय नरेंद्र मोदी और आदरणीय सुरेश प्रभु जी के माध्यम से जोड़ दिया गया है, लेकिन अभी भी सीतापुर का लगाव पाटलिपुत्र से नहीं हो पाया है। मैं मांग करता हूं कि सीतामढ़ी से पाटलिपुत्र को जोड़ने के लिए जो एक ट्रेन नरकटिया गंज से रक्सौल तक आती है और रक्सौल से मुजफ्फरपुर चली आती है, उसको रक्सौल से सीतामढ़ी होते हुए मुजफ्फरपुर, पाटलिपुत्र तक किया जाए, ताकि सीतामढ़ी और शिवहर के लोग भी निश्चित रूप से इसका लाभ उठा सकें। साथ-साथ दरभंगा से मुजफ्फरपुर के लिए एक इ.एम.यू.ट्रेन चल रही थी, जो आज बंद हो गई है। मैं मांग करता हूं कि दरभंगा से उसे पुनः परिचालित करते हुए पाटलिपुत्र तक चलाया जाए। इससे भी दरभंगा, जनकपुर, कमतौल, बाजपट्टी और सीतामढ़ी के लोगों को काफी लाभ मिलेगा।

अंत मे मैं आग्रह करता हूं कि माँ जानकी की जन्मस्थली सीतामढ़ी है और सीतामढ़ी को रामायण सर्किट में माननीय नरेंद्र मोदी जी के द्वारा शामिल कर लिया गया है, लेकिन वहां की व्यवस्था अभी भी रेल परिचालन से दूर है, इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी से मांग करता हूं कि निश्चित रूप से यहां से ट्रेन चलाकर दिल्ली तक के लिए एक अच्छी ट्रेन दी जाए। साथ-साथ कटरा से कामाख्या के लिए ट्रेन चलाई जा रही है, जो सप्ताह में एक ही दिन चलती है। इस कारण से कामाख्या दर्शन करने वाले लोगों को तो काफी सुविधा मिल जाती है, लेकिन कटरा जाने वाले लोगों को काफी असुविधा होती है, इसलिए मैं मांग करता हूं कि सप्ताह में दो दिन इस ट्रेन का परिचालन किया जाए।

अंत में मैं इसके समर्थन में अपनी बात रखता हूँ।

*ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): For the first time in 93 years, India has dispensed with a separate railway budget departing from the conventions followed, which has become an important part of the General Budget. We have lost the chance to get each and every detail concerning the railway through the budget speech. However, I confine myself to two issues relating to my Constituency.

As I mentioned during the discussion on railway budget in the previous years, my constituency is an unrailed area even though Angamali-Sabarimala broad gauge railway line which is passing through my area, has been sanctioned and commenced the construction work in the year 1998. Even after 19 years of sanctioning the project, the railway could complete only 5 kilometers of rail line out of the total length of 116 kms. The project had been shelved for some time between 2011 and 2015 due to the differences between the Central and State Government on the issue of cost sharing. This issue has been ultimately settled and the State Government has taken a decision to share the cost of the project. Consequently, an amount of Rs. 40 crore, 20 each as railway fund and Extra Budgetary Resources has been sanctioned in the last year's budget. The Government of Kerala has signed an agreement with the Railway and a Joint Venture Company has also been incorporated for the purpose. In the present Budget, an amount of Rs. 113.59 crore as Railway Fund and Rs. 100 crore as EBR has been sanctioned for Angamali-Sabarimala Rail project. In the mean time, the Hon'ble Prime Minister has included the Sabari Rail project in PRAGATI for pro-active governance and timely implementation.

During the 16th PRAGATI interaction on 16th October 2016, the Government of Kerala requested the Hon'ble Prime Minister to implement the project with full central fund.

As the Sabari-Rail Project had been sanctioned and commenced the implementation 19 years before, the Hon'ble Prime Minister was gracious enough to accede to the demand of Kerala and promised to complete the project with full Central Government Fund. It is understood that the Hon'ble Railway Minister also agreed for the same while discussing the matter with the Chief Minister of Kerala. But when we discuss the matter with the railway authorities, they asked for an assurance from the State Government for sharing the cost of the project to the tune of 50% as a prerequisite for processing the revised estimate of the project. Even though an amount of Rs. 231 crore has been sanctioned for laying new railway line as part of the Angamali-Sabri Rail Project, the Railway Ministry has not included the Angamali-Sabari Rail in the output outcome frame work for scheme 2017-18 as demand no. 80. As per the demand No. 80, the Kilometer proposed is 800 kms with a financial outlay of Rs. 22985.49 crore. This is also a cause of concern for us. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to intervene the matter and take steps to speed up the implementation of the Angamali-Sabari Rail project.

Another issue is regarding the closure of Non-Rail Head Passenger Reservation Centres (NRHPRS) at Kumali, Munnar, Nedumkandam and Idduki. These are certain areas in the remote areas of the hill district in Idukki. The PRS were used by the Tourists, Inter State Plantation labours and other people. But the Railway has taken a unilateral decision to close down the PRS adding hardship to the railway passengers from the district where no rail connectivity is available.

Provision for survey of new railway line i.e. Kochi - Madurai and Theni-Sabarimala had been made in the 2016-17 railway budget, but unfortunately nothing has been done to start the survey of these two railway lines. The Kochi-Madura and Theni-Sabarimala are long pending demands of the people of Kerala and Tamil Nadu. Therefore, I urge upon the Government to do the needful.

*KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDUPI CHIKMAGALUR): The first consolidated Union Budget was crisp and concise on the allocations and priority areas for Indian Railways. With the Government doing away with the 92 year practice of a separate annual railway budget, Finance Minister was firmly focused on passenger safety, capital and development works for modernization, cleanliness, and finance and accounting reforms to overhaul the massive network. It is a good and supportive budget as it focuses on making railways a better mode of transport. The Government also recognizes and that investment in Railway sector has a huge multiplier effect, both in terms of enhancing GDP as well as in job creation. I welcome that the Government did not make any announcement on the rail fare hike.

The average allocation by the NDA Government has been Rs. 2,196.7 crore as against Rs. 853 crore allocated during the UPA regime, an increase by 163 per cent to Karnataka. The allocation for railway projects has increased compared to last year. The Finance Minister allocated Rs. 3,174 crore, up from last year's Rs. 2,779 crore for railway projects in the State.

Following are the highlights for Karnataka: Major chunk of the allocations have been made to line doubling, including Hubbali-Vasco-da-Gama; Hotgi-Gadag; Hubballi-Chikkajajur (Bengaluru line); Arsikere-Tumakuru and Yelahanka-Penukonda under South Western Railway.

Some of the new line works too got a boost, including Rayadurg-Tumakuru; Bagalkot-Kudachi; Tumakuru-Chitradurga-Davangere; Hassan-Bengaluru and Gadag-Wadi. Of the total allocation of Rs. 3,146 crore to SWR, Rs. 331.8 crore are earmarked for new lines; Rs. 309.6 crore for doubling and Rs. 59 crore for traffic facilities.

A new train route between Chikkabenakal-Gangavati will be introduced; there will be route doubling between Daund-Kalaburgi, Raichur-Guntakal, Pune-Guntakal and Bengaluru,which will get two new metro lines. Kalaburgi-Bidar, Raichur-Mahabubnagar, Kadapa-Bangalore; Gadag-Yalgiri are new lines sanctioned; and there is doubling of Mangalore-Panambur and Neravati Cabin-Mangaluru Central under Southern Railway approved.

There is a push for rail electrification in the State, with Chikkabanavara-Hubballi; Chikkajajur-Ballari; Gadag-Hotgi; and Bengaluru-Omalur via Hosur proposed to be added to the electrification network. Guntakal-Ballari-Hospet got Rs. 66 crore; Hospete-Vasco got Rs. 88 crore and Miraj-Londa got Rs. 22 crore.

According to a recent CAG Report, the Bengaluru-Hassan via Shravanabelagola new line was sanctioned in 1996-97. There was a delay in the acquisition of land. Hubli-Ankola, the new line project, was sanctioned in 1997-98. For this project, the land acquisition was delayed. Interestingly,

this project has been stalled following the environmental concerns expressed by the experts. In respect to Kadur-Chikmagaluru-Sakaleshpur project, land acquisition was delayed by 210 months. According to the report, two projects i.e. Bengaluru-Sathyamangala and Hubil-Ankola projects were cancelled due to abnormal delays.

According to the report, Bengaluru-Hassan via Shravanabelagola project was approved based on socio-economic considerations. The original cost of the project was Rs.295.75 crores. The first stretch of 44 kilometers between Hassan and Shravanabelagola was completed in 2006, keeping in mind tourism potential due to the Mahamastakabhisheka at Shravanabelagola. But now the revised estimate of the project has zoomed to Rs. 1289.92 crore. Similarly over-run in the cost is reported in the implementation of all the major new line/doubling projects related to Karnataka.

I urge the Railway Minister to included New Mangalore Port Trust (NMPT) under the Kokan Railway. This would increase its profits. I also demand a Survey for Chikkamagaluru-Sringeri-Karkala railway line and priority be given to doubling of lines on the Konkan Railway route. I also hope that the new Chikmagalur-Sakleshpur rail line project would be completed as early as possible, adequate funds should be provided for the project. I welcome and hail the budget proposal for Karnataka, it will help further expand the railway network in Karnataka.

A series of accidents in the recent past, that caused loss of both life and property, have finally led to the creation of Rashtriya Rail Sanraksha Kosh that was hanging fire for nearly two decades. If monitored well and implemented judiciously, the fund- which will have a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period five years - will go a long way in replacing rickety tracks, old coaches, and outdated signaling and other systems with new structures and latest technology. For a service that carries millions of people every single day, passenger safety is paramount. The Budget's promise to eliminate all unmanned level crossings on Broad Gauge lines by 2020 is another critical measure to enhance overall safety.

Among other notable measures, the Budget did away with service charge on e-tickets booked through IRCTC to promote digital transactions, plans to award at least 25 stations for redevelopment in the next financial year. The budget outlines other passenger-friendly measures and green initiatives. 500 stations shall be disabled-friendly with lifts and escalators being installed. 7000 stations will be powered using solar energy. And cleaner tracks will become a reality as there will be no toilet discharge on tracks once all train coaches have been fitted with bio toilets by 2019.

The budget also laid down plans for a new Metro Policy for urban centers that will focus on innovative models of implementation and financing, as well as standardization and indigenization of hardware and software. To achieve this objective, the Government plans a new Metro Rail Act by rationalizing the existing laws for facilitating greater private participation and investment in metro projects across the country. Given that several more cities are seeking to implement metro systems, a comprehensive and uniform policy that pushes standardization and promotes "Make in India" by incentivizing procurement from companies that have invested in India is indeed the need of the hour.

The frequent travellers in my Constituency demand that although ticket prices are reasonable, there is a need for compartments to be cleaned well. Additionally, the trains should be more viable for physically handicapped people to use them. Adequate medical facilities need to be available with a medical practitioner on board at all times so that any medical emergency can be resolved at the earliest. Railways must keep in mind women's safety. Railways must take care of safety on trains so that women feel safe even while travelling alone.

I express my support for the Demands for Grants of Ministry of Railways.

श्रीमती रीती पाठक (सीधी) : उपाध्यक्ष महोदय, आज मैं वर्ष 2017-18 के रेलवे की अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, जब देश के सम्मान, गौरव, उन्नति के आधार, आवागमन की आवश्यकता और प्रभावी व्यवस्था की बात होती है, तब रेल का जिक्र और रेल का विषय सबसे पहले आता है। मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देती हूं, जिन्होंने एक ऐसा ऐतिहासिक निर्णय लिया कि स्वतंत्र भारत के बाद उन्होंने मुख्य बजट के साथ रेल के बजट को जोड़कर जनहित और देश हित के आधार पर हम सबके समक्ष इस सदन में प्रस्तुत किया। जब देश के प्रधानमंत्री जी ने आदरणीय सुरेश प्रभु जी के हाथ में रेल की कमान सौंपी होगी तो स्वाभाविक रूप से उनका एक उद्देश्य रहा होगा कि रेल की दशा और दिशा में आवश्यक रूप से परिवर्तन होंने और मैं आदणीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं, जिन्होंने न सिर्फ आदरणीय प्रधानमंत्री जी के उद्देश्यों की पूर्ति की, बल्कि उन्होंने रेल से जुड़े सभी क्षेत्रों में अपना विशेÂष योगदान और विशेÂष सहयोग दर्शाकर यह साबित कर दिया कि उनकी मंशा सिर्फ रेल से जुड़े क्षेत्रों में विकास करने की है, क्योंकि पिछले बजट में उन्होंने जिस तरह का रेल बजट प्रस्तुत किया, स्वाभाविक रूप से उसकी दिशा इसी तरह से इस देश के लिए निर्देशित होती है और दिखाई देती है। आज हमारे रेल मंत्री जी का सार्थक प्रयास पूरे देश के सामने एक सकारात्मक परिणाम के रूप में दिख रहा है।

मैं साथ ही आदरणीय रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी और राजन गोहेन जी का धन्यवाद करती हूं जिन्होंने रेलवे को विकास के मार्ग पर अग्रसरित करने के लिए अपना विशेÂष योगदान दिया है। पिछले समय पर हम थोड़ी नजर डालें तो हम देखते हैं कि पूर्व में रेल का सफर एक जोखिम भरा सफर माना जाता था, लेकिन अब जो रेल का सफर है, वह सुविधा को देखते हुए, यात्रियों की सुविधाएं नजरअंदाज न करने की दÂिष्ट से उसको हटाकर उनकी सुविधाओं को लेकर और सुरक्षित बनाने वाला एक सफर है। रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जिस तरह से आदरणीय रेल मंत्री जी ने चिंता की है, वह काबिले-तारीफ है। उन्होंने राष्ट्रीय रेल कोच के निर्माण के लिए एक लाख करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध कराकर हमारे देश के नागरिकों को सुरक्षित महसूस कराने का जिम्मा लिया है। 35 हजार करोड़ रुपये प्रति वर्ष रेल ट्रैक के निर्माण पर खर्च करना हमारे देश को विकास के मार्ग पर अग्रेÂिात करने के लिए निर्देशित करता है। 2019 तक रेलवे के सभी कोचेज में बायो-टॉयलेट की घोषणा करके हमारी सरकार और रेल मंत्री जी ने साबित किया है कि देश के प्रधान मंत्री जी का जो स्वच्छ भारत का मिशन है, उस उद्देश्य को सफल बनाने में यह घोषणा सहायक सिद्ध होगी।

महोदय, आज हम सभी के हाथ में एक मोबाइल फोन रहता है और रेल की व्यवस्था को स्वच्छ बनाने के लिए 'क्लीन माई कोच' एप लांच करके एस.एम.एस. के माध्यम से उन्होंने जिस तरह से इस बेहतरी का जिम्मा उठाया है, स्वाभाविक रूप से मैं उन्हें इसके लिए धन्यवाद देती हूं। साठ हजार स्टेशनों को सौर ऊर्जा से जोड़ना तथा पांच सौ स्टेशनों में एस्केलेटर्स लगाकर रेल मंत्री जी ने यह दर्शाया है कि उन्होंने न सिर्फ सामान्य यात्रियों की चिंता की है, बल्कि दिव्यांगों के प्रति भी संवेदनशीलता प्रकट की है। आई.आर.सी.टी.सी. के माध्यम से आज देश में मध्यम वर्गीय परिवारों को काफी राहत मिली है, क्योंकि हमें इससे ऑनलाइन टिकट बुकिंग में बहुत सहायता मिल जाती है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार और इसके सभी मंत्रालय आज जितने हाईटेक हैं, उतने ही संवेदनशील भी हैं। जिस तरह से ट्विटर का उपयोग आदरणीय रेल मंत्री जी ने न सिर्फ औपचारिकता के लिए किया है, बल्कि संवेदनशीलता का परिचय देने के लिए भी उन्होंने इसका उपयोग किया है। मैं दो छोटे-छोटे उदाहरण देना चाहूंगी कि स्वाभाविक रूप से मेरे जैसी मां और इस सदन में कई ऐसी महिला सांसद हैं, जो मां होंगी और जिनके लिए अपने बच्चों से जुड़ा विषय प्राथमिकता में होता है। एक मां जब अपने बच्चे के साथ ट्रेन में सफर कर रही थी तो उस बच्चे का दूध खत्म हो गया, तब उन्होंने ट्विटर के माध्यम से रेल मंत्री जी को संदेश भेजा कि क्या आप मेरे बच्चे के लिए दूध उपलब्ध करा सकते हैं। देश के इतिहास में ऐसा कम ही हुआ होगा कि इतने बड़े पद पर बैठे जनप्रतिनिधि इतनी संवेदनशीलता के साथ काम कर पायें। आदरणीय रेल मंत्री जी ने ट्विटर पर संदेश मिलने पर तुरंत उस बच्चे के लिए दूध उपलब्ध कराया। इसके अलावा मैं एक और वाकया इस सदन के समक्ष रखना चाहूंगी, जो हमारी सरकार की संवेदनशीलता का परिचायक है। मैं एक महिला हूं और मुझे लगता है कि महिला के सम्मान से जुड़ा विषय प्राथमिकता में होना चाहिए और हर एक महिला के लिए ऐसा होता भी है। रेल में सफर करते हुए एक महिला को जब कुछ व्यक्तियों ने छेड़छाड़ की भावना से कुछ आपत्तिजनक बातें कहीं तो स्वाभाविक रूप से उस महिला ने ट्विटर के

माध्यम से रेल मंत्री जी को संदेश भेजा। रेल मंत्री जी ने उस संदेश के माध्यम से अगले ही स्टेशन पर उन व्यक्तियों के खिलाफ कार्रवाई की और उन्हें दंडित कराया। ऐसे वाकये यह प्रदर्शित करते हैं कि हमारी सरकार देश के विकास को तो संजीदगी के साथ ले ही रही है, साथ ही लोगों से जुड़े संवेदनशील विषय को भी अपनी भावनाओं के माध्यम से प्रेरित कर रही है।

महोदय, मैं जिस संसदीय क्षेत्र से आती हूं, वह सीधी है और सीधी संसदीय क्षेत्र का एक भाग, एक जिला सिंगरौली है। सिंगरौली हमारे देश में एक बड़े पावर हब के रूप में माना जाता है, परंतु मैं यह दुख के साथ कहूंगी, मैं ढाई वर्ष के पूर्व समय की बात कर रही हूं, मेरा क्षेत्र सीधी आज भी रेल की सुविधा से जुड़ नहीं पाया है। पूर्व में अटल जी की सरकार के समय ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन परियोजना के माध्यम से हमारे क्षेत्र को रेल से जोड़ने के लिए आधारशिला रखी गई थी। परंतु इसे दुर्भाग्य कहें या दुख कहें, उसके बाद की सरकारों ने हमारी इस परियोजना को संचालित करने के लिए थोड़ी सी भी धनराशि उपलब्ध नहीं कराई। जिसके कारण हमारी यह परियोजना लंबित रह गई।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहूंगी कि मैं पुरानी बातों को और उन बुरी बातों को क्यों याद करूं, बुरे दिनों को क्यों याद करूं, जब अच्छे दिनों की शुरूआत हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने कर दी है। निश्चित रूप से अच्छे दिनों को याद करते हुए, मैं अपने क्षेत्र की जनता के माध्यम से, इस सदन के माध्यम से और आपके माध्यम से धन्यवाद देना चाहूंगी कि इन्होंने ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन परियोजना के लिए अब तक पिछले ढाई वÂर्षों में एक हजार करोड़ रूपये से ज्यादा की धनराशि उपलब्ध कराई है, जिसके कारण हमारी परियोजना अब बिना किसी अवरोध के संचालित हो पा रही है। मेरे विनम्र आग्रह पर इतना ही नहीं, मैं पुनः उनकी संवेदनशीलता का परिचय दूंगी, हमारे रेल मंत्री और आदरणीय प्रधान मंत्री जी के बड़प्पन का परिचय दूंगी कि मेरे विनम्र आग्रह पर आदरणीय रेल मंत्री जी हमारे प्रदेश के मुखिया आदरणीय शिवराज सिंह चौहान के साथ अपनी गरिमामय उपस्थिति मेरे ऐसे क्षेत्र में दी है, जो क्षेत्र आवागमन के साधनों से वंचित रहा है और अब तक पिछड़ा रहा है। वहां पर आ कर ललितपुर-सिंगरौली परियोजना के लिए रीवा से सिंगरौली तक के भू-भाग का भूमि पूजन किया और भूमि पूजन के साथ, उन्होंने जनता के हृदय में अपना एक निश्चित स्थान बनाया और उन्होंने अपनी सरकार के प्रति, अपनी कार्यशैली के प्रति दोगुना विश्वास स्थापित किया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं स्वयं और क्षेत्र की जनता की ओर से आदरणीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहती हूँ और उन्हें इस सदन के माध्यम से याद दिलाना चाहती हूँ कि जब उनका आगमन वहां हुआ था तो उन्होंने सिंगरौली जिले से दिल्ली और भोपाल के लिए एक नई ट्रेन की घोषणा की थी। मैं चाहती हूँ कि आपके माध्यम से मैं उन तक अपनी बात पहुंचाऊं तथा सिंगरौली जिले के लिए की गई यह घोषणा शीघ्र अतिशीघ्र पूर्ण की जाए। हमारे संसदीय क्षेत्र का एक भाग है, ब्यवहारी जो कि विधान सभा कहलाता है, वहां पर एक रेलवे स्टेशन विजयश्रोता नाम से है। मैं बड़ी विनम्रता के साथ यह आग्रह करती हूँ कि विजयश्रोता में और जोबा रेलवे स्टेशन में शक्ति पुंज एक्सप्रेस का चाहे दो मिनट का ही स्टॉपेज दें तो आपकी बहुत कृपा होगी, जिसके माध्यम से हमारे यहां की कठिनाइयां दूर हो सकें। कटनी से चोपन तक दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का काम चल रहा है। मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहती हूँ कि उस कार्य को और गति प्रदान करने की आवश्यकता है, इसके लिए अधिकारियों को निर्देशित किया जाए।

मेरा सबसे मुख्य बिंदु यह है कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन परियोजना जो रीवा से सिंगरौली चल रही है, जिसके लिए माननीय रेल मंत्री जी ने निर्देशित किया है कि सन् 2019 में यह परियोजना पूर्ण होने वाली है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि यह परियाजना पूरी होगी, लेकिन मैं आपके माध्यम से पुनः आग्रह करूंगी कि इसके लिए अधिकारियों को निर्देशित करें कि इस परियोजना के लिए शीघ्रातशीघ्र कार्य संपन्न कराने की कृपा की जाए।

*SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM): Indian Railways is the 8th biggest employees organization in the world consisting of more than 1.331 million employees. Around 13,313 passenger trains run daily on an average.

Railways is connected with common man in their day-today life as it transports almost 2.5 crore passengers daily.

Passenger safety, cleanliness, infrastructure are the key features to be concentrated which is a great concern for years together.

Every Year tragic rail accidents occur due to improper infrastructure and mismanagement.

The recent Patna - Indore accident is a case which occurred on 20th November 2016, in which more than 146 people were killed and nearly 200 were severely injured. This accident was one of the most deadly train accidents ever happened and the second deadliest in India.

I draw the attention of the Union Government and the Railway Minster to give prior attention to this as it is a matter of serious concern.

In the Budget, 'Rashtriya Rail Sanrksha Kosh' Scheme has been announced for Passenger Safety. What are the features of this scheme is not announced.

Our Hon'ble Leader, Late Puratchi Thalaivi Amma had also stated about the importance of Passenger Safety in 2016 Railway Budget.

Passenger Safety, safety of women passengers, cleanliness in Railways, both in the Train and Railway Station is very essential. Even last year, the Railway Minister spoke about high priority on passenger safety and passenger amenities. "These are the areas of necessary and welcome emphasis", Our Hon'ble Amma had said.

Amma also stressed upon High Priority status given to Chennai in the 'Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network' for which the preparatory works are to be commenced soon. I request the Hon'ble Railway Minster to give a reply on its current status.

I also wish to bring the following long pending Railway Demands of my Kancheepuram Parliamentary Constituency for the attention of the Railway Minister.

1. Installation of Escalator Facility at Chenagalpattu and Kancheepuram Railway Stations.

2. Construction of a Sub-way at Level Crossing No. 45, between Thirukalukundram and Chengalpattu.

3. Setting up of a Railway Reservation Centre at Madurantakam or Siruseri Indistries Promotion Corporation of Tamil Nadu (SIPCOT).

4. Increase connectivity of EMU from Kancheepuram Railway Station to Chennai Beach - Tirumalpur and Sriperumbudur (Only 5

EMU Trains are operated to Thirumalppur and 4 EMU Trains are operated to Chennai Beach from Kancheepuram).

5. Stoppage required at Maduantakam Railway Station for Train No. 16127/Guruvayur Exp; 16105/Thiruchendur Exp; 16853/Cholan Exp/ 16351/Mumbai-Nagercoil Express (These Trains had stopping before the Guage Conversion).

6. Stoppage of EMU Train No. 40804/40802 Chennai Beach-Kancheepuram at Villiyambakkam and Rettipalayam Railway Stations.

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Rajesh Ranjan.

Your time is only five minute. I won't allow you even a single minute beyond that. Please try to speak about your constituency matter.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस आदेश के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। महोदय, मैं रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का और सभी लोगों का आभार प्रकट करता हूँ कि तंत्र लोक के लिए नहीं होता है और तंत्र जन के लिए नहीं होता है, बल्कि जन तंत्र के लिए होता है और लोकशाही में तंत्र लोक के लिए होता है। हिंदुस्तान में परिपाटी बन गई है कि जो तंत्र है, वह जन का मालिक बनता जा रहा है और तंत्र लोक का मालिक बनता जा रहा है। हम उम्मीद करेंगे कि आप जैसे एक प्रतिभाशाली व्यक्ति, जिसने बनारस विश्वविद्यालय में अपनी प्रतिभा को बिखेरा था, आप जैसे व्यक्ति के भीतर एक अलग दिशा हो, जिसमें आप प्रधान मंत्री जी की बात करते रहे हैं। हम उम्मीद करेंगे कि हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और आप दोनों मिल कर कैसे हमारा तंत्र लोक के लिए बने और जन के लिए हमारी कैसी व्यवस्था हो, इस पर कार्य करेंगे। यह आवश्यक है और इसके लिए रेल से 120 करोड़ लोगों को उम्मीद है।

महोदय, हम ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहेंगे। हम सिर्फ यह कहना चाहेंगे कि नीति आयोग की एक रिपोर्ट आपके सामने है। उसमें लिखा है कि तीन लाख करोड़ रूपये की आवश्यकता क्यों है, कितना घाटा है और 132 वायदे सुरेश प्रभु जी ने किये थे, जिनमें से 72 वायदों पर काम शुरू हुआ है। इसके अलावा यह बात है कि क्यों रेलवे का विलय हो गया, किस कारण से विलय हुआ, वह एक अलग विषय है। उसकी आलोचना, समालोचना में जाने की बहुत आवश्यकता नहीं है। ठीक है कि वे पब्लिक सेक्टर की चीजें हैं, पब्लिक सेक्टर को किस दÂिष्ट से देखा जाता है, अलग-अलग राजा अपने तरीके से चलता है और मुझे लगता है कि रेल एक राजा पद्धति से भी बड़ी है, राजा हमेशा अपने जन के लिए जीता है, तो हम चाहेंगे कि रेल के जो मंत्री हैं, वे अपने जन के लिए काम करें, क्योंकि पदाधिकारी लोग काम नहीं करने देते हैं। पदाधिकारी अपने तरीके से और अपनी आर्थिक व्यवस्था को समृद्ध रखने के लिए काम करते हैं। मेरा रेल मंत्री महोदय से आग्रह है कि जो प्रतियोगी छात्र बाहर प्रतियोगी परीक्षा आदि देने जाते हैं, उनके लिए एक तो कन्फर्मेशन टिकट बहुत आवश्यक है। जब उनके द्वारा प्रतियोगी परीक्षा का कार्ड या प्रवेश पत्र दिखाया जाये, वह किसी भी जाँच आदि के लिए जाता हो, तो उसके लिए कन्फर्मेशन टिकट बहुत आवश्यक है। मैं चाहूँगा कि उस छात्र के लिए रेलवे का भाड़ा भी कम होना चाहिए। बीपीएल कैटेगरी के जो लड़के होते हैं, जो गरीब, वंचित लड़के होते हैं, उनके लिए रेल का भाड़ा कम होना चाहिए। दूसरा, बीपीएल परिवार और जो वंचित और कमजोर तबके के परिवार के लोग होते हैं, खास तौर से बिहार, उत्तर प्रदेश आदि से लोग दिल्ली, चंडीगढ़, लखनऊ, मुम्बई आदि जगहों पर कैंसर, टी.बी., ब्रेन ट्यूमर, हॉर्ट आदि का इलाज कराने के लिए जाते हैं, उनके लिए बोगी की कोई व्यवस्था नहीं है, उनके लिए कन्फर्म टिकट की व्यवस्था नहीं है। जिन लोगों के पास इलाज के भी पैसे नहीं होते हैं, उनको आप सरल सुविधा में और आधे टिकट में यात्रा करने की सुविधा दें। सरकार को इस तरह की व्यवस्था करनी चाहिए।

माननीय मंत्री महोदय मैं चाहता हूँ कि जो बीपीएल परिवार के लोग हैं या जो लोग कैंसर, किडनी, ब्रेन ट्यूमर जैसी संक्रामक बीमारियों से पीड़ित हैं, उनको विशेÂष सुविधा सरकार की तरफ से रेलवे में मिलनी चाहिए। यह मेरी आपसे डिमांड है। मेरा सबसे ज्यादा आग्रह है कि सबसे ज्यादा दलाली कन्फर्म टिकट में होती है। इसमें एम.पी. की बात भी नहीं मानी जाती है। पदाधिकारी पैसे लेकर टिकट कन्फर्म कराते हैं। मेरा आग्रह है कि कन्फर्म टिकट को आप किसी तरह से सरल कर सकते हों तो जरूर कीजिए। एम.पी. की भागीदारी इसमें कैसे जोड़ सकते हैं, यह बहुत ही आवश्यक है, क्योंकि एम.पी. लोगों से जुड़ा हुआ है। एम.पी. का कन्फर्मेशन लेटर जाने के बाद भी उसे रद्दी की टोकरी में फेंक दिया जाता है। यह कैसे होगा, यह बहुत ही आवश्यक है।

दूसरी बात यह है कि सबसे ज्यादा पलायन बिहार, पश्चिम बंगाल, झारखंड और उत्तर प्रदेश से होता है। इन राज्यों से सबसे ज्यादा मजदूर बाहर जाते हैं, लेकिन मजदूरों को जाने की सुविधा नहीं है। अमृतसर हो, पंजाब हो, चंडीगढ़ हो, केरल हो, गुजरात हो या मुम्बई हो कहीं पर भी जाने के लिए मजदूरों के लिए कोई सुविधा नहीं है। मजदूरों के जाने की व्यवस्था बहुत ही गलत है। रेल के शौचालय में दस-दस लोग बैठकर जाते हैं, झूला लगाकर 20 लोग बैठकर जाते हैं। इनके लिए कोई स्पेशल बोगी नहीं है, उनके लिए कोई विशेÂष सुविधा नहीं है। मेरा आग्रह है कि दुनिया में धरती पर सबसे अधिक मैन और माइंड पावर भारत के पास है। वह मैनपावर बिहार, यू.पी. और बंगाल में सबसे ज्यादा है। पलायन सबसे ज्यादा कोसी, सीमांचल, मिथिलांचल से होता है। यहाँ से सबसे ज्यादा मजदूर बाहर जाते हैं। मेरा आग्रह है कि मजदूरों के लिए विशेÂष डिब्बे की व्यवस्था निश्चित रूप से होनी चाहिए। उनके टिकट का कन्फर्मेशन तुरन्त होना चाहिए। उन्हें तुरन्त टिकट प्लेटफार्म पर कैसे मिले, इसकी व्यवस्था की जानी चाहिए, चाहे यह ई-टिकर्टिंग से हो या जिस भी रूप में हो। मेरा दूसरा आग्रह है कि महिलाओं के लिए सभी ट्रेन्स में डिब्बा आरक्षित नहीं है। महिलाओं के लिए स्पेशल डिब्बे की सख्त आवश्यकता है। यह मेरा आपसे आग्रह है।

रेलवे की जो जमीन होती है, मेरा आग्रह है कि रेलवे की जमीन पर पूँजीपतियों, उद्योगपतियों और रिएल एस्टेट वालों की नजर है। हम चाहेंगे कि आप उस पर इंफ्रास्ट्रक्चर बनाकर के, चाहे तो आप उस जमीन पर किसी फैक्ट्री को बनाइए, चाहे उस पर कोई भी चीज बनाइए, चाहे कोई दुकान बनाइए। जो डीआरएम होता है, वह अपने को मालिक समझता है, वह समझता है कि वह राजा है और जो मुख्य बात है, वह यह है कि वह वहाँ के एम.पी. से बात नहीं करता है। गरीब लोग जहाँ दुकान करते हैं, वह वहाँ जाकर उन्हें तुड़वा देने की धमकी देता है और दुकान तुड़वा देता है। आप उसके भाड़े को बढ़ा दीजिए। जहाँ दुकान है, उसे आप व्यापारिक रूप से जोड़ लीजिए। उसके भाड़े को बढ़ाकर आप रेलवे के संसाधन को जुटाइए, लेकिन मेरा आग्रह है कि उस जमीन की उपयोगिता होनी चाहिए।

यह मेरा आपसे निवेदन है। दूसरा, शौचालय की व्यवस्था बहुत अच्छी नहीं है। आप किसी ट्रेन में जाएं, खान–पान की जो व्यवस्था है, आप छोटे स्तर से राजधानी एक्सप्रेस में चले जाएं, खाना सही नहीं मिलता है। दो ठेकेदार या चार ठेकेदार लंबे समय से खाने की व्यवस्था कर रहे हैं। ये लोग किससे प्रभावित हैं, कहां पैसा जमा होता है, कौन पदाधिकारी इनको लाइसेंस देता है, इसकी जांच होनी चाहिए। मैं समझता हूं कि यदि आप सेंट्रल हॉल में खाने की व्यवस्था करते हैं तो क्यों नहीं ट्रेनों में खाने की व्यवस्था रेल विभाग द्वारा होती है, निजी ठेकेदारों द्वारा ट्रेनों में खाने–पीने की व्यवस्था क्यों होती है?

आपसे मेरा आग्रह है कि सेंट्रल डिपार्टमेंट में भी सी.सी.टी.वी. कैमरे की व्यवस्था की जाए, साथ–साथ कुछ ऐसी ट्रेन हैं, जहां फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास है, उसमें भी आप सी.सी.टी.वी. कैमरे की व्यवस्था कीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा अंतिम प्रश्न मेरे क्षेत्र से जुड़ा हुआ है। ...(व्यवधान) मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा। बिहार में सहरसा से फारबिसगंज रेलखंड पर काम गति से नहीं हो रहा है। बनमनखी से बिहारीगंज रेलखंड में भी यही स्थिति है, इस कार्य को भी तेज गति से किया जाए। आपने कुरसेला से बिहारीगंज खंड के लिए पैसा नहीं दिया है। इसमें जमीन अधिग्रहण में भी बिहार सरकार ध्यान नहीं दे रही है। बिहारीगंज से मुरलीगंज खुर्दा होते हुए भीम नगर, बीरपुर से मधेपुरा, मधेपुरा से सिंहेश्वरस्थान होते हुए बीरपुर खंड में भी अभी तक पैसा नहीं दिया गया है। बनमनखी से बिहारीगंज खंड का काम शुरू है, लेकिन काम धीमी गति से हो रहा है। बनमनखी से सिमरी बख्तियारपुर, सहरसा से कुशेश्वर स्थान खंड के लिए पैसा पहले ही दे दिया है, सर्वे का भी काम हो गया है, लेकिन उसमें फंडिंग नहीं दी गई है। मैं चाहता हूं कि सहरसा से कुशेश्वर स्थान खंड की व्यवस्था हो।

दूसरा, इतने सालों की आजादी के बाद भी शिवहर रेलवे लाइन से नहीं जुड़ा है। बिहार में शिवहर रेलवे लाइन बहुत ही आवश्यक है, इसका भी ध्यान रखा जाए। रांची के नजदीक आने के लिए गया से डाल्टेनगंज लाइन महत्वपूर्ण है। राजगीर से बोधगया को जोड़ना और राजगीर से हजारीबाग को जोड़ने की व्यवस्था भी बहुत आवश्यक है। हमारे इलाके में सबसे महत्वपूर्ण मनिहारी–साहेबगंज(झारखंड) को जोड़ने वाला रेल खंड है। यहां पर रोड बन रहा है तो रेलवे ओवरब्रिज बनाने की भी आवश्यकता है। इसके अलावा, सुपौल से गलगलिया, निर्मली से भवटिआही, जिसका उद्घाटन श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय में हुआ था, यह कोसी को जोड़ने के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। इसमें सरकार ने पैसा तो दिया है, लेकिन काम तेज गति में नहीं हो रहा है। फारबिसगंज से अररिया और अररिया से गलगलिया खंड भी गति में नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि हमारे यहां मधेपुरा में 18 हजार करोड़ रूपये से ऊपर की लागत से एक

स्लीपर फैक्ट्री बन कर तैयार है, इसमें रेलवे का पैसा लगा हुआ है, अभी इस फैक्ट्री में बड़ी–बड़ी घास उग गई है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार की मंशा इस फैक्ट्री को चालू करने की है? हम लोगों ने बीस हजार करोड़ रूपये की लागत से यह स्लीपर फैक्ट्री बनाई है।

मेरा एक आग्रह है कि राजधानी एक्सप्रेस को दो दिन सहरसा होकर, पुरबिया एक्सप्रेस, अमृतसर गरीब रथ को सातों दिन चलाया जाए। दिल्ली से एक संपूर्ण क्रांति एक्सप्रेस की तरह ट्रेन चलाकर सहरसा को जोड़ने का काम करें। जय नगर और सहरसा से इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने की आवश्यकता है। इसी तरीके से मेरा अंतिम आग्रह है कि सियालदह के लिए जो ट्रेन है, उस ट्रेन को मधेपुरा से पूर्णिया–कटिहार होते हुए तीन दिन चलाने की आवश्यकता है। जन हित एक्सप्रेस, जो सहरसा से दानापुर के बीच रात्रि में चलती है, मैंने इसमें द्वितीय एवं तृतीय वातानुकूलित कोच लगाने की रिक्वेस्ट की है। कटिहार से पूर्णिया, मधेपुरा होते हुए सहरसा तक तीन जोड़ी ट्रेन चलाने के लिए भी मेरा आग्रह है।

गाड़ी संख्या 13163/13164 हाटे बजार एक्सप्रेस सियालदह–सहरसा ट्रेन को पूर्णिया, मधेपुरा के रास्ते चलाने के लिए मेरा आग्रह है। बिहार के खगड़िया में गाड़ी संख्या 12423/12424 डिब्रूगढ़–नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के ठहराव की आवश्यकता है। खगड़िया जिलान्तर्गत महेशखूंट से नया गांव होते हुए नारायणपुर तक नई रेलवे लाइन निर्माण के बारे में भी मेरा आग्रह है। मैंने साहेबगंज में रेलवे ओवरब्रिज के बारे में भी आपसे रिक्वेस्ट की है। मैं आपसे इससे ज्यादा और कोई रिक्वेस्ट नहीं करूंगा।

मेरा एक आग्रह है कि एक डीआरएम कार्यालय आप सहरसा में खोलिए। यह बहुत ही आवश्यक है। एक जोनल आफिस, डीआरएम आफिस का हो। ...(व्यवधान) पदाधिकारी वहां जलेबी की तरह घुमाते हैं। ...(व्यवधान) धन्यवाद।

***श्री देवजी एम. पटेल (जालौर)**ः, मैं स्वतंत्र भारत के पहले संयुक्त बजट में रेलवे अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अध्यक्षता में केन्द्रिय मंत्रिमंडल ने दिनांक 21.09.2016 को वित्त मंत्रालय के बजट में सुधार से संबंधित प्रस्तावों को मंजूरी दी थी। इसके तहत आम बजट के साथ रेल बजट का विलय कर दिया गया। अलग से रेल बजट को पेश करने का सिलसिला वर्ष 1924 में शुरू हुआ था। जो प्रावधानों के मुताबिक आजादी के बाद भी जारी रहा। जिससे रेलवे एक यातायात का साधन न होकर राजनीति का शिकार हो गया है। आजादी के बाद भी अनेक जिला केन्द्र रेलवे यातायात से महरूम है। पहाड़ी और रेगिस्तानी क्षेत्र का समुचित विकास नहीं हो पाया। आम बजट के साथ रेल बजट का विलय कर हमारी सरकार ने एक साहसिक व सराहनीय कदम उठाये हैं। इसके लिए मैं प्रधानमंत्री जी को बधाई देता हूँ। आज भी रेल छोटी व लंबी यात्रा का सबसे सस्ता माध्यम है। देश में एक कोने से दूसरे कोने की यात्रा का इससे सुगम दूसरा कोई माध्यम नहीं है। भारतीय रेल देश की धड़कन है। इसका देश की तरक्की में अहम योगदान है। संस्कृति सभ्यता की पहचान है। भारत को एक सूत्र में जोड़ने का कार्य करती है। प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष लाखों रोजगार के अवसर उपलब्ध कराती है। सिनेमा, कहानियां, यात्रा वृतांत से लेकर अर्थ जगत में रेलवे की भूमिका सराहनीय है। हम कह सकते है- भारतीय रेलवे राजनीतिक मजबूरियों के चलते रेलवे में सुधार की प्रक्रिया धीमी रही। घोषणाओं और सियासतों की मानसिकता हावी रही। अपने क्षेत्र में सियासी हित साधने के लिए रेलवे के संसाधनों के दुरूपयोग से भी नहीं चुके। माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनने के साथ ही रेलवे के कायाकल्प के संकेत दिए थे। प्रधानमंत्री जी ने रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ बनाने का लक्ष्य रखा है।

मैं इस अवसर पर अपने क्षेत्र जालौर सिरोही से संबंधित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता है जिससे जालोर सिरोही के नागरिक भी कदम से कदम मिलाकर देश के साथ चल सके। जालौर सिरोही उदयपुर और अंबाजी आबूरोड को रेलवे लाइन से जोड़ने की घोषणा की गयी है। जालोर सिरोही के नागरिकों की ओर से धन्यवाद देता हूं। आशा करता हूँ कि यह क्षेत्र जल्द से जल्द रेलमार्ग से जुड़ जायेगा। हमारे यहाँ आबूरोड रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में घोषणा की गई थी परन्तु अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। आबूरोड के साथ-साथ जालोर रानीवाडा भीनमाल मोदरन आदि स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया जाए।

चेन्नई जोधपुर एक्सप्रेस अप डाउन 16125/16126 तीन दिनों का लम्बा सफर तय करती हैं इतनी लम्बी दूरी की ट्रेन में पैन्ट्रीकार नहीं होने से इसमें सफर कर यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इस ट्रेन में पैन्ट्रीकार लगाया जाए तथा इसके फेरे भी बढ़ाने की आवश्यकता है।

बीकानेर से दादर के बीच सप्ताह में दो दिन चलने वाली बीकानेर-दादर सुपरफास्ट ट्रेन नं. 12489/12490 के फेरे बढ़ाने की आवश्यकता लम्बे समय से महसूस की जा रही हैं यात्री भर को देखते हुए इसके फेरे पर्याप्त नहीं हैं यदि इस गाड़ी को नियमित कर दिया जाए तो रेल राजस्व में इजाफा होगा साथ-साथ यात्रियों को लम्बी प्रतीक्षा सूची से भी राहत मिलेगी।

आज आजादी के कई दशक बीत जाने के बाद भी जालौर जिला जयपुर प्रदेश मुख्यालय से नहीं जुड़ पाया है। यह ट्रेन (22478) प्रतिदिन सुबह जयपुर से 6.00 बजे चलकर जोधपुर 10.40 को पहुंच जाती है और यह ट्रेन दिन भर जोधपुर में पड़ी रहती है। इस ट्रेन को 233 किमी आगे रानीवाडा तक बढ़ाया जा सकता है। इससे रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी साथ ही साथ यहाँ के नागरिकों को जयपुर तक की यात्रा सुगम हो जायेगी।

उत्तर पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदडी-भीलडी रेल लाइन को ब्रोडगेज में तब्दील हुए करीब पांच वर्ष हो गये हैं लेकिन यात्री सुविधाओं का नितांत अभाव है। नाम मात्र की यात्री गाड़ियां इस रूट पर चल रही हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर सिरोही के लगभग सात लाख लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में रहते हैं। इसके अलावा बाडमेर, जैसलमेर, पाली, जोधपुर जिला के लाखों लोग निवास करते हैं तथा अपने व्यवसाय के सिलसिले में बंगलुरू, चेन्नई, दावनगिरि, कोयम्बटुर, हुबली, ईरोड, हैदराबाद आना जाना रहता है। परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से अनेक कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। अहमदाबाद से दक्षिण की ओर चलने वाली सभी ट्रेनों का टिकट कांउटर खुलते ही बुक हो जाता है। इस क्षेत्र को दक्षिण से जोड़ने से रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी तथा नागरिकों को काफी सुविधा हो जायेगी। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर की सिधी रेल सेवा से जोड़ा जाए।

(क) बेंगलोरू से जोधपुर वाया समदडी, भीलडी

(ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदडी, भीलडी

(ग) कोयम्बटुर से जोधपुर वाया समदडी, भीलडी

(घ) चेन्नई से जोधपुर वाया समदडी, भीलडी

बाडमेर यशवंतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इसके फेरे बढ़ाये जाये, ताकि दक्षिण भारत के प्रवासियों को इसका लाभ मिल सके। इस ट्रेन में सामान्य श्रेणी के भी डिब्बे जोडे जाए। दक्षिण भारत में जालौर, बाडमेर जिले के प्रवासी लाखों की संख्या में रहते हैं तथा उनका अपनी मातृभूमि के गांव से आना-जाना लगातार बना रहता है।

रेलवे बोर्ड के दिशा निर्देश के अनुसार चार करोड़ से आठ करोड़ की पैसेन्जर आय का स्टेशन बी श्रेणी में आता है। सिरोही रोड़ स्टेशन की पिछले अनेक वर्षों से लगातार वार्षिक आय चार करोड़ से अधिक है। मार्बल पत्थर मंदिर निर्माण शिल्प कला की वजह से यह क्षेत्र "शिल्प कला हब" के नाम से विश्व विख्यात है। इस क्षेत्र में दो बड़े सिमेंट प्लांट है। माल ढुलाई से हर वर्ष करोड़ों रूपये की आय अजमेर रेल-मण्डल को हो रही है। इन प्लांटो में हजारों श्रमिक कर्मचारीगण कार्यरत है जो भारत के विभिन्न राज्यों से है, परन्तु दूर दराज से आने वाले इन यात्रियों को महत्वपूर्ण ट्रेनों की स्टोपेज नहीं होने के कारण यहाँ के यात्रियों और ग्रामीणों को काफी परेशानियों का सामना करना पडता है। अतः यात्रियों और ग्रामीणों की समस्या को देखते हुए महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों जैसे आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916), गरीबरथ एक्सप्रेस (12215/12216) का ठहराव सिरोही रोड़ रेलवे स्टेशन पर दिया जावे।

डी.एम.यू. (79937/79438,79431/79432) फास्ट ट्रेन आबूरोड से सुबह 5 बजे रवाना होकर 10 बजे अहमदाबाद पहुंचती है। अहमदाबाद से 3.30 पर रवाना होकर रात्री 8.15 पर आबूरोड पहुंचती है। यह ट्रेन रातभर आबूरोड पड़ी रहती है, इस ट्रेन को फालना तक बढ़ाने से ग्रामीण किसान और व्यापारियों को पालनपुर, महेसाना एवं अहमदाबाद तक यात्रा करना अत्यंत सुविधाजनक हो जायेगा। साथ ही ट्रेन को फालना तक करने से रेलवे मंत्रालय को राजस्व में काफी वृद्धि होगी।

जोधपुर-मेडता-बीकानेर जाने हेतु स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन से कोई ट्रेन नहीं हैं। बीकानेर-बांद्रा-बीकानेर (14707/14708) ट्रेन हमेशा स्वरूपगंज से गुजरती है। स्वरूपगंज के आस-पास

लगभग 100 गांवों की आबादी है। सड़क मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक है। ग्रामीण जनता की सुविधा हेतु बीकानेर-बांद्रा-बीकानेर का ठहराव स्वरूपगंज स्टेशन पर करावें। इंटरसिटी ट्रेन अजमेर-अहमदाबाद-अजमेर (19411/19412) तथा आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) और हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी।

सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पिंडवारा तहसील में पड़ता है। रेवन्यू रिकॉर्ड में इसका नाम पिण्डवारा है तथा सिरोही जिला केन्द्र से इसकी दूरी लगभग 40 किमी. हैं। सिरोही रोड कोई राजस्व गाँव नहीं है। अतः इस स्टेशन का नाम बदल कर पिंडवारा रेलवे स्टेशन रखा जाए। जिससे इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्रियों को भ्रम की स्थिति न रहें।

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको आपके जन्मदिन की बधाई देना चाहता हूं, जो आज 15 मार्च को है। विशेÂष रूप से यह अवसर है कि आप आज यहां चेयर पर भी हैं। मैं हृदय से आपको बधाई देता हूं। ...(व्यवधान)

SEVERAL HON. MEMBERS: Happy Birthday to you, Sir...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Thank you.

श्री शरद त्रिपाठी : उपाध्यक्ष महोदय, बहुत सारे आंकड़े माननीय सदस्यों ने रेल की योजनाओं को लेकर प्रस्तुत किए। आंकड़े ही नहीं, आजादी के बाद इतने कम समय में इस आंकड़े ने वास्तविकता का जो रूप लिया, इसके लिए मैं हृदय से देश के प्रधानमंत्री जी को और आदरणीय रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को बधाई देता हूं। मैं आदरणीय मनोज सिन्हा जी को इसलिए विशेÂष रूप से बधाई देता हूं, वैसे तो सबका साथ - सबका विकास का हमारी सरकार का जो आधार था, पूरे देश में रेलवे में सबसे अधिक काम हमारी सरकार ने किया है, चूंकि मैं उत्तर प्रदेश से, संत कबीर नगर जनपद से चुनकर आता हूं और उत्तर प्रदेश में आदरणीय मनोज सिन्हा जी ने जो अपना विशेÂष योगदान दिया, इसके लिए मैं हृदय से इन्हें आभार भी व्यक्त करता हूं और बधाई भी देता हूं। मैं बधाई इसलिए देता हूं, क्योंकि संत कबीर नगर का मैं सांसद हूं, बगल के हमारे सांसद माननीय जगदम्बिका पाल जी, माननीय दहन मिश्र जी, हम लोग विशेÂष रूप से प्रयास करना चाह रहे थे कि आजादी के बाद से संत कबीर नगर जंक्शन का रूप नहीं ले पाया था, जो खलीलाबाद स्टेशन के रूप में जाना जाता है। वहां से हम लोगों के कहने पर माननीय मंत्री जी ने रेल लाइन सर्वे का कार्य भी दिया, सर्वे का कार्य पूरा भी हुआ और सर्वे के कार्य के बाद अभी जो इस बजट में हमें देखने को मिला कि सिर्फ रेल लाइन बिछाने के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने 8,530 करोड़ रुपए खर्च करने का और 1,538 करोड़ रुपए से आरओबी बनाने का और इतना ही नहीं 376 करोड़ रुपए रेलवे लाइनों के इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए दिए हैं, यह वास्तव में उत्तर प्रदेश के प्रति इनकी संवेदनशीलता का परिचायक भी है।

उत्तर प्रदेश आबादी की दÂिष्ट से बहुत बड़ा प्रदेश है। मैं विशेÂष रूप से कहना चाहूंगा कि बहुत बड़ी आबादी संत कबीर नगर, बस्ती, गोरखपुर, आजमगढ़, गाजीपुर, बलिया, सिद्धार्थनगर, देवरिया, सारे पूर्वी उत्तर प्रदेश से बहुत भारी संख्या में चाहे चेन्नई हो, मुंबई हो या दिल्ली हो, यात्रा करने के लिए जाती है।

संत कबीर नगर पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक पिछड़ा जिला है। मेरा गोरखपुर से भी संबंध है। गोरखपुर मूल जनपद है। वहां से बहुत सारी ट्रेनें चलती हैं, लेकिन तीस किलोमीटर के आगे खलीलाबाद रेलवे स्टेशन शुरू होता है, जो संत कबीर की पावन निर्वाणस्थली भी है और संत कबीर की पावन निर्वाणस्थली के ऊपर मैं अपने प्रधानमंत्री जी को, अपने पर्यटन मंत्री जी को भी बधाई देना चाहूंगा कि उसका संज्ञान लेकर देश की आजादी के बाद कबीर की निर्वाणस्थली को लगभग पांच सौ वर्ष होने जा रहे हैं और अब तक 37 हजार लोग उनके ऊपर रिसर्च कर चुके हैं, लेकिन जो काम किसी भी सरकार ने नहीं किया, हमारी वर्तमान सरकार ने 25 करोड़ रुपए उस पर अवमुक्त भी किए और लगभग 400 करोड़ रुपए आगे भी देने के लिए वचनबद्धता का अपना आदेश दिया है। आदरणीय मेघवाल जी भी हमारी उस जगह को जाकर देखकर आए हैं, इसलिए मैं इनका भी आभार व्यक्त करता हूं।

ऐसी परिस्थिति में मेरा कहना है कि महान सूफी संत कबीर साहब की निर्वाणस्थली के नाम पर वहां मगहर और खलीलाबाद, खलीलाबाद चूंकि स्टेशन है, उसका नाम बदलकर संत कबीर नगर रेलवे स्टेशन रखा जाए। वहां से चेन्नई, मुंबई, दिल्ली और कोलकाता के लिए विशेÂष ट्रेनें चलाई जाएं, जो संत कबीर नगर के खलीलाबाद स्टेशन से चलें। उत्तर प्रदेश में भी अनुकूल सरकार है और मैं आदरणीय मनोज सिन्हा जी से चाहूंगा कि खलीलाबाद स्टेशन का नाम बदलकर संत कबीर नगर रेलवे स्टेशन रखते हुए, वहां पर जो ट्रेनें नहीं रूकती हैं, वहां से एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए, जो खलीलाबाद से चलकर इलाहाबाद तक जाए। जनजायक एक्सप्रेस का संत कबीर नगर में ठहराव नहीं है, वहां उसको ठहराव दिया जाए। एलटीटी एक्सप्रेस का भी वहां ठहराव स्थापित किया जाए। गोरखपुर से देहरादून तक ट्रेन 15005 है, उसका भी ठहराव नहीं है, उसके भी ठहराव की मैं अपेक्षा करता हूं। मैं बधाई देता हूं कि आरओबी के माध्यम से बहुत सारी चीजों की घोषणा की गई थी, वे चारों आरोबी मूर्त रूप भी लें। विशेÂष रूप से टिकट वेंडिंग मशीन, वाटर वेंडिंग मशीन इन्होंने देश के बहुत सारे स्टेशंस पर लगवाई हैं। अब तक पानी के लिए 15 रुपए प्रति बोतल लोगों को देना पड़ता था।

मैं खलीलाबाद का उदाहरण दूंगा। मैं विशेÂष रूप से आदरणीय सिन्हा जी को बधाई देता हूं कि आज वाटर वैंडिंग मशीन के माध्यम से वहां 3 रुपये प्रति लीटर सामान्य व्यक्ति भी पानी ले रहा है। यात्री एक रुपये प्रति लीटर में बड़ी बोतल भर रहे हैं। इन्होंने जो टिकट वैंडिंग मशीन दी हैं, अगर हम उसका 100 रुपये का वाउचर लेते हैं, तो उस पर 5 रुपये बोनस मिल रहा है। ये सब क्रान्तिकारी परिवर्तन हुए हैं।

आज जब हम स्टेशनों से गुजरते हैं, ठीक है, बुराई देखने के लिए बहुत सारी चीजें मिलती हैं, लेकिन मैं कवि साहब की नगरी से आता हूं। मैं इतना ही कहना चाहूंगा -- 'बुरा जो देखन मैं चला, बुरा न मिलया कोय'। हमें बुराई नहीं देखनी, अच्छाई कितनी हुई है, यह देखना है। इसलिए ऐतिहासिक बजट है कि 92 साल बाद आम बजट के साथ रेल बजट को प्रस्तुत किया गया है। चाहे टिकट वैंडिंग मशीन हो, चाहे वाटर वैंडिंग मशीन हो, चाहे स्वच्छता अभियान की बात हो, चाहे सुरक्षा की बात हो, ऐस्केलेटर्स हों, रेलवे में जगह-जगह एक आमूलचूल परिवर्तन दिख रहा है। मैं इससे पहले की सरकारों को पूरा खारिज नहीं करता, लेकिन योजनाएं जो बनती थीं, वे केवल रेल मंत्री के आसपास के क्षेत्रों में केन्द्रित होकर बजट के लिए बनाई जाती थीं। घोषणा होती थी, लेकिन पोषणा नहीं हो पाती थी। हमारी सरकार ने घोषणा की और पोषणा के आधार पर उसे साकार करने का भी कार्य किया। चाहे नार्थ ईस्ट के स्टेट रहे हों, मिजोरम, नागालैंड से बहुत कम माननीय सदस्य आते हैं, लेकिन माननीय प्रधान मंत्री ने विशेÂा संवेदनशीलता दिखाते हुए 8 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा केवल नार्थ ईस्ट के राज्यों को देने का काम किया। आज उत्तर प्रदेश में प्राय: हमारे जितने भी औद्योगिक शहर हैं, जब हम स्टेशनों पर उतरते हैं, पीपीपी मॉडल पर हमारी सरकार काम करना चाह रही है। रेल मंत्री जी बार-बार आग्रह करते हैं। अगर इससे पूर्व की सरकार ने रूचि दिखाई होती तो पीपीपी मॉडल के आधार पर बहुत सारा काम हो जाता।

हमारी अम्बेडकर नगर जनपद की एक विधान सभा है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि अकबरपुर से रामनगर, राजे सुल्तानपुर होते हुए आजमगढ़ तक के लिए रेल चलाई जाए। आपने सहजनवा से देहरीघाट तक दिया है। मैं कहना चाहूंगा कि सहजनवा से खजनी विधान सभा से होते हुए दूरी कम पड़ेगी, लागत कम आएगी, उसे देहरीघाट तक चलाया जाए। मैं विशेÂष रूप से कहना चाहूंगा कि जिस तरह माननीय मंत्री जी ने उसका सर्वे कार्य करवा दिया है, उम्मीद है कि इसी सत्र के समाप्त होने के बाद वे उसका शिलान्यास भी करेंगे। खलीलाबाद से मेदावल, बांसी, श्रावस्ती तक उसकी शुरुआत करते हुए मंत्री जी ने जिस तरह उसकी घोषणा की है, सत्र के बाद ही उसका शिलान्यास करेंगे।

मैं एक बार पुन: आपको हृदय से बधाई देता हूं। माननीय मंत्री जी से अपेक्षा करता हूं कि हमारी संत कबीरनगर की जो भी मांगें हैं, उन्हें पूरा करने के लिए विशेÂा रूप से सावधानी बरतते हुए, सबका साथ सबका विकास करते हुए, कार्य किया जाए।

मैं अंत में कबीर साहब की एक लाइन से अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं। मैं सभी माननीय सदस्यों को कहता हूं -

धीरे-धीरे रे मना, धीरे सब कुछ होय,

माली सींचत सौ घणा, ऋतु आए फल होय।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज)** ः मैं सबसे पहले रेल मंत्रालय की अनुदानों की माँगों का समर्थन करता हूँ। यह रेल बजट ऐतिहासिक है। आजादी के बाद रेल बजट और सामान्य बजट एक साथ पेश कर यह रेल के विकास के लिए महत्वपूर्ण कदम है । उक्त कदम के लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी को अपने तरफ से हार्दिक शुभकामना देता हूँ ।

मैं अपने क्षेत्र के कुछ महत्वपूर्ण जनहित से जुडे माँगें भी मंत्री के सामने रखना चाहता हूँ-

1. महाराजगंज से मशरक तक रेल संचालन शीघ्र शुरू कराने के लिए आवश्यक कार्रवाइ की जाए । (गोरखपुर, पूर्वोत्तर रेलवे परिक्षेत्र)
2. पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर परिक्षेत्र अंतर्गत-एकमा स्टेशन बनाया जाय, साथ ही एकमा स्टेशन पर अमूपाली एक्सप्रेस (15707 अप, 15708 डाउन, ग्वालियर मेल (11123 अप, 11124 डाउन) एवं लखनऊ-पाटलिपुत्र मेल (15229 अप 15230 डाउन) का ठहराव जनहित/यात्रीहित में शीघ्र कराया जाए ।
3. गोरखपुर परिक्षेत्र अंतर्गत दाउदपुर रेलवे स्टेशन पर मौर्या एक्सप्रेस (15027 अप 15028 डाउन), जनसेवा एक्सप्रेस (15209 अप 15210 डाउन) एवं इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव शीघ्र कराया जाए ।
4. गोरखपुर परिक्षेत्र अंतर्गत-मांझी रेलवे स्टेशन पर बन रहे नया रेलपूल का निर्माण शीघ्र पूर्ण कराया जाए ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको सबसे पहले आपके जन्म दिन की बधाई देता हूं।

आपने मुझे रेलवे अनुदान मांग 2017-18 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। इस सरकार का यह तीसरा रेल बजट है, किन्तु इस वर्ष बजट अलग से पेश न करके आम बजट के साथ सम्मिलित कर एक नई परम्परा की शुरुआत की गई है। आज रेलवे की हालत बद से बदतर होती जा रही है। रेलवे अपने देश के लोगों के लिए लाइफ लाइन कहलाती है, किन्तु पिछले 2-3 महीनों में हुई कुछ भीषण रेल दुर्घटनाओं को याद किया जाए तो रेलवे के सामने सुरक्षा और संरक्षा के लिए यज्ञ प्रश्न खड़ा हो रहा है। यात्री रेलवे में सफर करते हैं किन्तु अंदेशे में रहते हैं कि वे अपने गन्तव्य स्थान तक पहुंचेंगे या नहीं। मेरी पार्टी के नेता तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के समय रेलवे की संरक्षा और सुरक्षा पर अधिक बल दिया गया था।

इसके लिए विशेÂष बजट की व्यवस्था की गई थी, उन्होंने नई-नई तकनीक लाकर रेलवे को दुर्घटनारहित बनाने की सभी व्यवस्था कर दी थी जिसके परिणामस्वरूप अगले दस वर्षों तक उसका परिणाम दिखता नजर आ रहा था। लालू जी के कार्यकाल तक रेलवे का बहुमुखी विकास हुआ, रेलवे अत्यधिक कमाई वाला विभाग बन गया। भारतीय रेल की चर्चा हार्वड यूनिवर्सिटी एवं विदेशों में होने लगी, वहीं आज रेलवे की दुर्दशा होने लगी है। मेरा मानना है कि सरकार रेलवे की पुलिस व्यवस्था को अपने हाथ में ले, आरपीएफ को सुदृढ़ किया जाए, जीआरपी को भी इसी में मर्ज किया जाए, जिससे देश में आरपीएफ के ऊपर सुरक्षा की प्रमुख जिम्मेवारी होगी। आज सरकार जब कोई दुर्घटना होती है तो राज्य की कानून-व्यवस्था पर सवाल उठा देती है। नक्सली उग्रवाद, आतंकी गतिविधियों का नाम देकर अपना पल्ला झाड़ लेती है। क्या इससे हम सुरक्षित यात्रा कर पाएंगे? रेलवे की सुरक्षा प्रथम होनी चाहिए। वर्ष 2005 में दो फ्रंट कॉरिडोर का उद्घाटन हुआ, यह लाभप्रद योजना थी। इससे रेलवे की आमदनी के साथ-साथ रफ्तार बढ़ाने में भी मदद मिलती। पिछले दस वर्षों में इसे पूरा करने के बजाए इसे पीछे धकेल दिया गया, आज तक दोनों फ्रेट कॉरिडोर अधर में लटक गए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, आजादी के बाद पहली बार रेलवे की आमदनी कम हो गई, पैसेंजर्स की संख्या भी कम होती जा रही है, माल ढुलाई की मत पूछिए वह और अधिक नीचे जा रही है। इस रिकार्ड को देखा जाए, सरकार की नाक के नीचे नार्दन रेलवे आज सबसे अधिक पिछड़ चुकी है, जो पहले नंबर एक होती थी। रेलवे फ्लैक्सी फेयर के नाम पर राजधानी और शताब्दी ट्रेनों में लगभग डेढ़ गुणा किराया बढ़ाकर देश के नागरिकों को लूट रही है। क्या यह न्यायोचित है? आपने उसमें कोई सुविधा नहीं बढ़ाई है। आज सभी ट्रेनों में कैन्टरिंग व्यवस्था चौपट हो चुकी है। रेलवे का खान खाकर यात्री बीमार पड़ रहे हैं। कैटरिंग वाले यात्रियों से अधिक पैसे ले रहे हैं। आए दिन शिकायत आ रही है। मुझे लगता है कि सरकार रेलवे को प्राइवेटाइज्ड करने की पूरी व्यवस्था कर रही है और अपने कुछ उद्योगपति मित्रों के लिए द्वार खोल रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, क्या इस तरह से रेलवे को 12वीं सदी में ले जाएंगे? आए दिन जब यात्री स्टेशन पर पहुंच जाते हैं तो उन्हें पता चलता है कि ट्रेन रद्द हो गई है। टिकट कैन्सिलेशन के नाम पर यात्रियों के जेब काटे जा रहे हैं। रिजर्वेशन मिलता नहीं है, रिजर्वेशन के लिए बुकिंग विंडो खुलती है तो चंद मिनटों में ही फुल हो जाता है। सरकार का बुलेट ट्रेन का सपना कब तक साकार होगा, मंत्री जी को बताना चाहिए?

उपाध्यक्ष महोदय, मैं बिहार से आता हूं, बिहार अत्यंत पिछड़ा प्रदेश है, वहां की आबादी 12 करोड़ के आसपास है। बिहार के लोगों के लिए रेलवे यातायात और आमदनी का स्रोत है, किन्तु सरकार पिछले तीन वर्षों से बिहार की उपेक्षा कर रही है। क्या बिहार के लोगों को दूरंतो और युवा एक्सप्रेस नहीं चाहिए? माननीय मनोज बाबू बैठे हुए हैं, बिहार को एक भी ट्रेन नहीं मिली है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि युवाओं के लिए युवा एक्सप्रेस और दुरंतो की व्यवस्था करें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र नालंदा की बात करना चाहता हूं। पटना से इस्लामपुर के लिए एक डीएमयू चलती है, जिसके यात्रियों को काफी असुविधा होती है। मैंने इस विÂषय में मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से चार-पांच बार मिल कर अनुरोध किया है कि डीएमयू का रैक बढ़ाया जाए, मगर आज तक इसका ख्याल नहीं रखा गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि एक डीएमयू सवारी बढ़ा दिया जाए। इस्लामपुर से नटेसर का कार्य अविलंब पूरा किया जाए। पटना से इस्लामपुर के लिए यात्रियों की संख्या को देखते हुए अतिरिक्त सवारी गाड़ी बढ़ा दी जाए। फतुहा से इस्लामपुर सेक्शन में सभी हॉल्ट पर यात्री सुविधा नहीं है, न बैठने की व्यवस्था है, न रोशनी की व्यवस्था है, न पानी की व्यवस्था । वहां प्लेटफार्म को भी ऊंचा किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, पटना से दनियावां होते हुए बिहारशरीफ-राजगीर तक जितने भी हॉल्ट हैं, वहां न रोशनी की व्यवस्था है, न पीने का पानी है और न ही यात्री शेड है इसकी भी व्यवस्था कराई जाए।

हावड़ा मोकामा सुपरफास्ट एवं पटना-मथुरा-कोटा ट्रेन को बढ़ाकर राजगीर तक किया जाए, क्योंकि यह पर्यटक स्थल है। हावड़ा-पटना जन शताब्दी का ठहराव बख्तियारपुर में जरूर कराया जाए। रुई आजादी से पहले स्टेशन हुआ करता था, अब हॉल्ट हो चुका है। रुई को स्टेशन का दर्जा दिया जाए। राजगीर, पावापुरी, नालंदा को रेल संपर्क से सुदृढ़ करने की आवश्यकता है। यहां के लिए कोलकाता, मुम्बई, गुजरात से सीधे रेल संपर्क के लिए ट्रेन की व्यवस्था कराई जाए, ताकि यहां आने वाले पर्यटकों को सुविधा मिल सके।

बिहार शरीफ से असथाना जाने वाले एनएच 82 पर बिहार शरीफ रेलवे स्टेशन के पास रेलवे ओवर ब्रिज की व्यवस्था कराई जाए। बिहार में रेलवे की करीब 28 परियोजनाएं चल रही हैं, इन्हें अविलंब पूरा किया जाए। सड़क सुरक्षा एवं रेलवे लाइन क्रासिंग की 30 परियोजनाएं ऊपरी एवं निचले सड़क पुल के निर्माण की 215 परियोजनाओं को पूरा किया जाए। बिहार में रेलवे के कारखाने एवं उत्पादन ईकाई की चार परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं, इन्हें शीघ्र चालू किया जाए। इसी प्रकार समस्तीपुर माल डिब्बा कारखाना, बरौनी,, गड़हरा यार्ड अति दयनीय व्यवस्था में है, इसे शीघ्र शुरु किया जाए। बिहार से चलने वाली सभी साप्ताहिक ट्रेनों के फेरे बढ़ाने की जरूरत है। सीमांचल सुपरफास्ट में यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए एसी कोच और पैन्ट्री कार की व्यवस्था कराई जाए। कटिहार-पटना इंटरसिटी एक्सप्रैस को जोगबनी तक बढ़ाया जाए। कुरसेला से बिहारीगंज वाया धमदाहा एवं सहरसा से पूर्णिया वाया बनमखी का कार्य भी जल्द पूरा कराया जाए। पूर्णिया रेलवे स्टेशन समस्तीपुर जंक्शन, मुजफ्फरपुर जंक्शन, हाजीपुर जंक्शन, चूल जंक्शन, भागलपुर जंक्शन, गया जंक्शन, बक्सर, बख्तियारपुर, बांका, राजगीर और मोतीहारी को मॉडल स्टेशन बनाया जाए।

*__डॉ. प्रीतम गोपीनाथ मुंडे (बीड)__ः मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखती हूँ ।

1924 के बाद से अलग रेल बजट को जो एक पूवलित ट्रेंड था उसे इस बार प्रथमतः बदल कर रेल बजट को आम बजट के साथ विलीन कर दिया गया । रेल के कार्य की स्वायत्तता को बरकरार रखते हुए रेल को सालाना जो 9700 करोड़ रूपये का लाभांश, केन्द्र सरकर को देना पड़ता था उससे मुक्त कर दिया है । यह बेहद सराहनीय कदम है । आदरणीय प्रधानमंत्री जी तथा रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभुजी का इस कदम के लिए आभार । इस बजट में रेल के लिए 1 लाख 31 हजार करोड़ रूपये का प्रावधान किया है । रेल की सुरक्षा, सुविधा, स्वाच्छता और विकास इन चार मुद्दों पर यह बजट बेहद कस्टमर फ्रैंडली बनाया गया है । साथ ही साथ ई- टिकट पर सर्विस चार्ज न लगाना, स्टेशनों पर एस्कलेटर्स, लिफ्ट कार्यान्वित करना, और उर्जा का उपयोग स्टेशन संचालित करने के लिए करना बायो-टायलेट का निर्माण करना । सब बातों का समावेश कर के कहीं न कहीं भारतीय रेल को दुनिया के तमाम प्रगत देशों की श्रेणी में ले जाने का काम करता है । इस वर्ष केंद्र सरकार ने मेरे चुनाव क्षेत्र में नगर-बीड-परली रेलवे के लिए 780 करोड़ रूपये का प्रावधान किया है। मैं माननीय प्रधानमंत्री और रेलमंत्री जी का अपने पूरे जिले के लोगों की तरफ से कोटि-कोटि धन्यवाद देती हूं ।

यह प्रोजेक्ट पिछले 60 साल से प्रलंबित था जिसपे पहले बजट में ही 2800 करोड़ की राशि सम्माननीय प्रधानमंत्री जी ने मंजूर कर इस को प्रगति पोर्टल में ले लिया है । जिसके चलते आज 15 कि.मी. के पटरी पे इंजिन की परिक्षण जाँच पिछले हफ्ते ही सफलता से कर ली गयी है । में कुछ माँगें सामने रखना चाहती हूँ ।

1. नगर-बीड-परली रेल का पूर्व निर्धारित स्टेशन बीड शहर स्थित वार्शी रोड नाके पर होने वाला था। उसके लिए लोगों की जमीन भी आवंटित की गयी थी और पूरे जिले की कनेक्टिविटी को देखते वह सही भी था । किंतु तकनीकी मुद्दों के चलते अब यह स्टेशन धानोरां रोड पे बनेगा । बार्शी रोड नाके पे हाल्ट स्टेशन बनाया जाये इससे कम से कम 5 तालुकों के लोगों को सहुलियत होगी । बार्शी रोड पर रेल का स्टोरेज यार्ड बनाने पर विचार किया जाये ।
2. लातुर-मुंबई रेल को परली वैद्यनाथ (डिस्ट्रीक-बीड) तक बढ़ाया जाये ।
3. परली वैद्यनाथ स्टैशन को साउथ सेट्रल जोन के बजाय सेंट्रल जोन में जोड़ा जाये ।
4. मेरे चुनाव क्षेत्र में " मालेवाडी " गाँव (तालुका-परली, जिला-बीड) के वहाँ से एक रेल लाईन जाती है । पर इस पटरी पर कोई फाटक नहीं है । लोगों को आने जाने में बहुत दिक्कत होती है । इस प्रॉबलम को न रेल मंत्रालय न राज्य सरकार देख रही है । यहाँ पर एक आर.ओ.बी. की माँग मैं इसके पूर्व भी कर चुकी हूं ।

इस पर जल्द से जल्द कार्यवाही करने की मैं गुजारिश करती हूँ । इन सभी माँगों के साथ एक बार फिर से रेल मंत्री का धन्यवाद करते हुये मैं इस बजट का पुरजोर समर्थन करती हूँ ।

*__श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा)__ः मैं रेल बजट की अनुदान मांगे 2017-18 पर अपने विचार रखती हूँ ।

भारतीय रेल, देश के विकास का इंजन के रूप में सेवारत है। पूरे देश को जोड़ती एक अति विश्वसनीय और सस्त संपर्क व्यवस्था है हमारी भारतीय रेलवे, जिसमें यात्री सुरक्षा के लिए 1 लाख करोड़ की राशि का "राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष" बनाने का आयोजन है। पानी के व्यय को समाप्त करने हेतु वर्ष 2019 तक देश की तमाम ट्रेनों में "बायोटाईलट फिट किए जाएंगे। सौर ऊर्जा से रेलवे इंजन चलाने के लिए, प्रकल्प तैयार किया गया है। देश में 500 रेलवे स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाया जाएगा। मैं देश के रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु और मनोज सिन्हा जी की आभारी हूँ कि मेरा वडोदरा लोकसभा भी, इन मॉडल स्टेशन की सूची में शामिल है। देश की सर्वप्रथम रेलवे यूनिवर्सिटी को जो मेरे वडोदरा लोकसभा में स्थापित होने वाली है, उसके लिए 25 करोड़ की धनराशि का आवंटन किया गया है।

इस बजट में भारतीय रेलवे ने, लाइन डबलिंग, गेज रूपांतर-लाइन सेग्रीगेशन, रेलवे क्रॉसिंग को समाप्त करना, रेलवे स्टेशनों पर फ्री वाई-फाई इंटरनेट सेवा और रेलवे यार्ड का विकास जैसी अतिमहत्वपूर्ण योजनाएं शामिल है। मैं पुनः रेलवे मंत्री का धन्यवाद करना चाहूंगी कि उन्होंने मेरे मतक्षेत्र वडोदरा लोकसभा के लिए अनेक योजनाओं को मंजूरी दी है जैसे कीः-

आणंद गोधरा लाइन डबलिंग,

अहमदाबाद-गोधरा लाइन सेग्रीगशेन,

समलाया-टिम्पा-फरजाण गेज रूपांतरण

वडोदरा रेलवे स्टेशन पर फ्री वाईफाई इंटरनेट सेवा

डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर

मैं माननीय मंत्री जी से मेरे क्षेत्र वडोदरा के लिए कुछ मांगें रखना चाहती हूँ जैसा कः

वडोदरा में रेलवे स्टेशन का नव-निर्माण और नव-विकास किया जाये यानि कि आदर्श रेलवे स्टेशन का निर्माण किया जाए।

साथ में छायापुरी रेलवे स्टेशन का सेटेलाइट स्टेशन विकसित किया जाए।

मेरी दो साल से मांग है कि वडोदरा से वाराणसी तक महामना एक्सप्रेस ट्रेन को चलाया जाए और मेरी मांग है।

अंत में पुनः रेलवे मंत्री सुरेश प्रभु जी ओर मनोज सिन्हा जी साथ में हमारे देश के प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूँगी कि उन्होंने मेरे मतक्षेत्र वडोदरा लोकसभा के लिए अनेक योजना

को मंजूरी दी है और मैं समर्थन करती हूं।

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Thank you, Mr. Deputy Speaker, Sir, for giving me this opportunity. I would like to share my views and make some observations on the Demands for Grants of Railways 2017-18.

Railways are the lifeline of the people of the country and any amount of discussion will not be sufficient keeping in view the demands and requirements. Indian Railways, as we all agree, is the most preferred and most affordable mode of transport. Foregoing the previous system, Railways is beginning a new life with the inclusion of Railway Budget in the General Budget.

Sir, I am highly grateful to the Union Government and hon. Railway Minister for taking the decision to include Calicut railway station as one among the 23 stations to be developed into world class stations, a project conceived during UPA-1 period.

Doubling and electrification of Shoranur Junction and Mangalore section is now complete with final inspection by the Railway Safety Commissioner. Now the line is ready for operation. Considering the demand and necessity, I insist that the line should be fully utilized by adding short and long distance trains including MEMU services and additional trains to Trivandrum, Bangalore and Mumbai among others.

At present there are only about 16 pairs of trains on the Mangalore-Palakkad section and about 32 pairs between Ernakulam and Mangalore. In fact over the last several years no daily train has been added. I suggest that there should be an increase in the frequency of the following pairs of trains: Yeshwantpur train, Rajdhani Express, Kachiguda Express, Poorna Express, Madhgaon Express and Pondicherry Express. I would request for introduction of new trains such as Calicut-Bengaluru intercity or Jan Shatabdi daily, Mangalore-Trivandrum superfast express. I would request that train No.56666 be converted into a DEMU and extended to Guruvayur.

There has been a concerted demand over the years for a Sabari railway line to Sabarimala which has over 100 million footfalls of devotees every year. Similarly the demand for a Guruvayur-Thiruvannavaya line has been pending for over 30 years. Both Sabarimala and Guruvayur are prime spiritual centres. The Railways should take immediate steps for early completion of both these projects by forming SPVs.

No Railway discussion can be concluded without mentioning cleanliness and food quality. Despite high level discussions and efforts, the coaches and washrooms are still stinking; cleanliness is beyond one's imagination. This is the case also with the bed linen provided in trains which stink most of the time. The quality of food supplied both inside the trains and on platforms is sub-standard; people take this only out of compulsion. Railways should enhance their food safety wing to ensure supply of quality food to its passengers. In addition, the Railways are reducing the number of station vendors drastically which is adversely affecting the travelling public. The aged women and children find it difficult to have food at stations while travelling in trains due to shortage of these vendors whose licenses to supply items on platforms are being withdrawn in a phased manner. This phasing out should be stopped and availability of more vendors should be ensured for supply of food.

Before concluding, I also wish to touch upon some requirements for my constituency. Feroke and Koyilandy are two important stations in my constituency. There is demand for stoppage of following trains to benefit the local people: the West Coast Express, Intercity Express, Intercity Superfast Express, Yeshvantpur Express and Netravati Express.

HON. DEPUTY SPEAKER: He is reading from a railway guide whatever is going on in Kerala.

SHRI M.K. RAGHAVAN : Sir, human safety is a major concern for the Railways, especially for women passengers. There are innumerable theft cases, rape attempts and loss of lives through accidents reported every year. No substantial remedy has been forthcoming. A proper system should be put in place so that immediate action can be taken for the safety and convenience of the passengers which should include deployment of female police officials.

Lack of proper and timely track maintenance is causing a large number of railway accidents across the country. Kerala has also witnessed a few accidents last year. Another reason is lack of sufficient staff for maintenance and introduction of advanced technology for safety measures. It is reported that there are around 238 vulnerable spots in Kerala and hence the trains are running at slower speed than what is authorized. With the commissioning of double electrified line upto Mangalore, railway traffic, especially the goods traffic, is expected to increase and operations likely to be more profitable. The initiative for the proposed third line is now essential and the work for its execution should start immediately. But this will be effective only if the doubling along with electrification of Konkan stretch is also carried out simultaneously.

Today, we are speaking of technology. Railways which is engaged in technology modernization and upgradation should ensure that there is proper digital display and announcement system to inform of the arriving stations in all running trains.

Hon. Deputy Speaker Sir, I once again thank you for giving me this opportunity. With these words, I conclude.

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको जन्मदिन की शुभकामनाएं देती हूं। पांच राज्यों के चुनाव उत्सव में देश की जनता ने भाजपा को जो जनादेश दिया है, उसका स्वागत करते हुए मैं मान्यवर प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी को भी हार्दिक बधाई देती हूं। शायद ही देश के चुनाव पंडितों ने, विरोधी पक्षों ने सोचा होगा कि देश की जनता विकास चाहती है। उसे किसी और का साथ पसंद न हो कर सिर्फ विकास का ही साथ पसंद है, इसलिए पहली बार ऐसा हुआ कि देश का आम बजट और रेल बजट एक साथ वित्त मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किया गया। मैं उसका भी स्वागत करती हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेलवे के स्वास्थ्यवर्धन, डिजिटलाइजेशन और सुरक्षा के लिए जो कदम उठाये गये हैं, उसका स्वागत करती हूं। मैं ये बातें रिपीट नहीं करना चाहूंगी। वैसे मैं सूरत से रिप्रेजेंट करती हूं और सूरत एशिया की फास्टर डेवलपमेंट सिटी में से एक है।

55 लाख की पापुलेशन के साथ टेक्सटाइल और डायमण्ड के लिए पूरे देश भर से लोग वहां आकर बसे हुए हैं। कनेक्टिविटी के सिवाय हमें कुछ और चाहिए भी नहीं। वहां के कारपोरेशन का

अपना बजट 6,000 करोड़ रुपये है। हमेशा हम लोगों ने अपेक्षा की कि रेलवे में जो भी कदम उठाए जाएं, रेलवे में पहले जो स्मार्ट स्टेशन्स डिक्लेयर हुए थे, तब सूरत की बात आई थी। जब माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी सूरत आए तो पूरे साउथ गुजरात की जनता बहुत प्रसन्न हुई। सबसे पहले पीपीपी मॉडल पर 3500 करोड़ रुपये से सूरत वर्ल्डक्लास स्टेशन बनने जा रहा है, मेरी अपेक्षा है कि उसे सब लोग देखने आएंगे। उसकी शुरूआत हो चुकी है। उसके साथ ही गांधीनगर, जो हमारे गुजरात का मुख्य नगर है, वहां भी स्टेशन बनने जा रहा है।

अहमदाबाद से मुंबई के लिए बुलेट ट्रेन की बात हुई है और उसके काम की शुरूआत भी हो चुकी है। उसके साथ ही, दो बार रेल मंत्री जी सूरत आ चुके हैं। इस बार जब आए तो हम लोगों ने बोला और जो भी सांसद होता है, उसकी अपेक्षा होती है कि अगर कोई भी घोषणा हो तो हमें इसका क्रेडिट मिले कि हमारे क्षेत्र में कुछ काम हुआ। जब सुरेश प्रभु जी वहां आए तो वह फ्लाइट से आए थे, उन्होंने देखा, वहां कनेक्टिविटी के लिए बहुत सारी डिमाण्ड्स थीं। हम लोगों ने ट्रेन्स की जो डिमाण्ड्स रखीं, उसके अलावा उन्होंने स्वयं ही तेजस ट्रेन की शुरूआत करने की घोÂषणा की, वह हमारे लिए बहुत आनन्द का विषय है। पीपीपी मॉडल के साथ गुजरात के लिए यह पहली बार हुआ है कि वहां 42 करोड़ रुपये के खर्च से बनने वाले 35 रोड अंडरब्रिज, मुसाफिरों की सुविधा के लिए डिजीटल टेक्नोलॉजी का उपयोग करना, स्टेशन्स के बीच में गेज कन्वर्जन करने के लिए 6000 करोड़ रुपये का आवंटन वहां सूरत में आकर रेल मंत्री जी ने डिक्लेयर किया। इसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं। वर्ष 2009 से 2014 के बीच में यूपीए सरकार द्वारा गुजरात को एवरेज 288 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गयी थी, जबकि पिछले तीन साल में हमारी सरकार द्वारा 2467 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गयी है और इस साल में 3994 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गयी है। अब लोगों को लगने लगा है कि सालाना 250 करोड़ रुपये से अधिक आमदनी देने वाला सूरत स्टेशन विकसित होगा। साथ ही, मैं माननीय रेल मंत्री के सामने सूरत की जनता की कई सालों से लम्बित मांगों को रख रही हूं।

सूरत में दस लाख से अधिक जनसंख्या गुजरात के ही सौराष्ट्र क्षेत्र की है, वहां जाने के लिए सूरत से सिर्फ हर बुधवार को सुबह 5.30 बजे सूरत-महुवा ट्रेन (12945-46) चलती है। उस ट्रेन को हर रोज चलाया जाए और उसके समय में परिवर्तन करके उसे सूरत से रात आठ बजे चलाया जाए, जिससे रेलवे को काफी आमदनी होने के साथ, हजारों यात्रियों को भी तकलीफ से छुटकारा मिलेगा।

वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनने जा रहे सूरत स्टेशन से पूसार होने वाली आठ सम्पर्क क्रान्ति एवं 12 दूरन्तो एक्सप्रेस ट्रेन्स के स्टॉपेज होने चाहिए, जिससे यात्री उनका लाभ उठा सकें। ऐसी मेरी मांग है। कीम रेलवे स्टेशन पर सह्याजी एक्सप्रेस का स्टॉपेज हो। सालाना 250 करोड़ रूपये से अधिक आमदनी देने वाले सूरत स्टेशन को डीआरएम ऑफिस देकर डिवीजन घोÂिषत किया जाए, ताकि इतनी ज्यादा आमदनी देने वाले रेलवे स्टेशन से यात्रा करने वाले यात्रियों को सूरत अथवा सूरत के आस-पास के क्षेत्रों को अपनी छोटी-छोटी मांगों के लिए 250 किलोमीटर दूर मुंबई तक न जाना पड़े। राज्य सरकार और केन्द्र सरकार के बीच तालमेल का सबसे अच्छा काम हम लोगों ने देखा है कि माननीय मुख्यमंत्री जी द्वारा दिए गए सभी सुझावों पर रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी, मनोज सिन्हा जी, राजन गोहेन जी के साथ बैठकर और हम सभी सांसदों द्वारा की गयी डिमाण्ड्स को ज्यादा से ज्यादा कवर करने की कोशिश की गयी है। इसके लिए मैं धन्यवाद देती हूं।

रेल मंत्री जी ने तेजस ट्रेन चलाने की घोÂषणा की है, लेकिन उसके बीच सूरत से अहमदाबाद के लिए सुबह 5.30 बजे से 10.30 बजे तक कोई सीधी ट्रेन नहीं है। उसके लिए भी घोषणा की जाए, ऐसी मेरी विनती है। पिछले कई वर्षों से फर्स्ट क्लास के कोच का प्रोडक्शन न होने के कारण ट्रेनों से फर्स्ट क्लास के कोच हटाए गए हैं। इसकी वजह से खासकर पश्चिम रेलवे में सूरत से अहमदाबाद के बीच यात्रा करने वाले फर्स्ट क्लास के पास होल्डर्स भारी तकलीफों का सामना कर रहे हैं, क्योंकि उनके लिए पिछले एक साल से सेकण्ड क्लास का कोच लगाया गया है, जिसके कारण फर्स्ट क्लास और सेकण्ड क्लास के बीच हर रोज संघर्ष होता है। कृपया फर्स्ट क्लास पास होल्डर्स के लिए इन ट्रेन्स में वेयरकार कोच लगाया जाए।

पिछले कुछ महीनों में मुंबई से नई दिल्ली एवं निजामुद्दीन के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस एवं अगस्त क्रान्ति ट्रेन, जो देश की सबसे प्रीमियम ट्रेन्स में से हैं, में सेकण्ड ए.सी. एवं थर्ड ए.सी. के पैसेंजरों के लिए पैन्ट्रीकार का कोच हटा लिया गया है। इन दोनों क्लास के पैसेंजर्स को ब्रेक फास्ट एवं डिनर के लिए बाहर जाना पड़ता है। इसकी गुणवत्ता से भी पैसेंजर्स संतुÂष्ट नहीं हैं। कृपया फिर से इन दोनों क्लास के पैसेंजर्स के लिए पैन्ट्रीकार लगाई जाए। मुंबई सेंट्रल से अहमदाबाद के बीच में शताब्दी एक्सप्रेस में भी पुनः पैन्ट्रीकार का कोच लगाया जाए।

इन डिमाण्ड्स के साथ, मैं रेलवे मिनिस्ट्री के लिए बजट का समर्थन करती हूं। धन्यवाद।

***श्रीमती प्रियंका सिंह रावत (बाराबंकी)** ः मैं 2017-18 के रेल बजट का समर्थन करती हूँ और साथ ही मैं माननीय रेल मंत्री जी को इतने प्रभावशाली रेल बजट पेश किया मैं अपनी बाराबंकी की जनता की तरफ से समस्त कार्यकर्ताओं की तरफ से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देती हूँ जो काम यूपीए की सरकार को करना चाहिए था वह काम जबसे 2014 में एनडीए की हमारी सरकार कर रही है । यूपीए के सारे अधूरे काम हमारी सरकार ने जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए उनके लिए हर पल नया करने की कोशिश करती रहती है । मेरी लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी की कुछ महत्वपूर्ण मांगें है जो सरकार के समक्ष रखना चाहती हूँ ।

1. देवा रोड पर एन.ई.आर. और एन.आर. दो रेल मंडलों की लाइन है । उस भाग में देवा रोड पर जो रलवे लाइन जाती है हजारों लोग उस रेलवे लाइन ट्रेनों से प्रभावित होते हैं । आए दिन कुछ न कुछ घटनाएं होती रहती हैं उन घटनाओं को ध्यान मे रखते हुए और व्यापार को ध्यान में रखते हुए उस पर (रेलवे अंडर पास) की अति आवश्यकता है । उसको बनवाने की मांग करती हूं ।
2. फतेहपुर (कुर्सी) में रेलवे लाइन की वजह से घंटों तक जाम लगा रहता है । स्कूल के बच्चें को , किसानों और हजारों लोग अपना किमती समय उस समस्या की वजह से खराब करना पड़ता है । जनता की मांग है कि उस रेलवे लाइन के ऊपर ओवर ब्रिज बनवाया जाए यह जनता की और मेरी मांग है कि इस समस्या को जल्द से जल्द दूर किया जाए । मुझे पूरी उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री जी इन सब समस्याओं को बड़ी गंभीरता से सकारात्मक कदम उठाऐंगें ।

कुछ रेलवे ट्रेनों के ठहराव है वहां बाराबंकी से गुजरती है मैंने पहले भी ट्रेनों के ठहराव को लेकर माननीय रेल मंत्री के समक्ष पुनः रखती हूँ।

1. फैजाबाद इंटर सिटी- 14221
2. मऊ एक्सप्रेस- 15026
3. कबीर गुरू एक्सप्रेस-19709
4. गरीबरथ एक्सप्रेस- 22203
5. दिल्ली फैजाबाद एक्सप्रेस- 14206
6. लोहित एक्सप्रेस- 156052
7. अमरनाथ एक्सप्रेस 15098
8. डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस- 159034

उपरोक्त सभी का बाराबंकी में कुछ मिनट का ठहराव किया जाए यही बाराबंकी की जनता की मांग है।

***श्रीमती नीलम सोनकर (लालगंज)**ः मैं माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत 2017-18 के रेल बजट का समर्थन करती हूँ और साथ ही बधाई देती हूँ कि हमारे रेलमंत्री जी इतना प्रभावशाली बजट ले के आये। मेरी लोकसभा क्षेत्र-लालगंज (आजमगढ़) उत्तर प्रदेश है। ये बहुत ही पिछड़ा हुआ और आजादी के 60 साल बाद भी रेल की सुविधा से वंचित हैं। मैंने माननीय रेलमंत्री जी से वाराणसी-लालगंज-आजमगढ़-मुबारकपुर-गोरखपुर पर रेलवे लाइन बिछाने का अनुरोध किया था। आपके मंत्रालय द्वारा इसका सर्वे भी कराया गया है। सर्वे में इसकी दूरी 200 किमी बताई गयी है

और अनुमानित बजट लगभग 5,000 करोड़ आंकी गयी है। मैं माननीय रेलमंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगी कि वाराणसी हमारी आस्था केन्द्र से जुड़ा हुआ है बाबा विश्वनाथ जी कि पवित्र स्थलीय है वही गोरखपुर धार्मिक व ऐतिहासिक धरती है।

मैं माननीय मंत्री जी निवेदन करती हूँ कि वाराणसी-लालगंज-आजमगढ़-गोरखपुर को नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए अपने बजट में सम्मिलित करने की कृपा करें।

कुँवर हरिवंश सिंह (प्रतापगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

मैं प्रतापगढ़, पूर्वी उत्तर प्रदेश से चुन कर आया हूं। वाराणसी हमारे प्रधानमंत्री जी का संसदीय क्षेत्र है और वह हमारे देश की सांस्कृतिक राजधानी है। मैं वाराणसी से मुंबई के लिए एक फास्ट ट्रेन की मांग करता हूं। अहमदाबाद से मुंबई, बुलेट ट्रेन पहली परियोजना की बात हो रही है और दूसरी बुलेट ट्रेन परियोजना मुंबई से वाराणसी की हो, क्योंकि मुंबई हमारी आर्थिक राजधानी है और वाराणसी हमारी कल्चरल राजधानी है।

प्रतापगढ़ से एक ट्रेन उद्योग नगरी मुंबई के लिए हफ्ते में एक दिन चलती है। साकेत एक्सप्रेस फैजाबाद से प्रतापगढ़, इलाहाबाद हो कर जाती है, वह भी सप्ताह में एक दिन चलती है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि उसे सप्ताह में सातों दिन चलाया जाये, क्योंकि पूर्वांचल के ज्यादा से ज्यादा गरीब लोग मुंबई में रहते हैं। हमारे यहां अंतु में कई ट्रेनों के स्टॉपेज नहीं हैं, वहां सभी ट्रेनों का स्टॉपेज दिया जाये।

पिछले बजट में हमारे क्षेत्र के लिए लगभग 1260 करोड़ रुपये पास हुए हैं, उसकी डी.पी.आर. अभी एक साल में बनी है, वह डिले हो रही है, उसमें अमेठी से प्रतापगढ़ और प्रतापगढ़ से जंघई दोहरीकरण का काम 800 करोड़ रुपए का है। इसमें विद्युतीकरण का काम है, स्टेशन के ब्यूटीफिकैशन के लिए राशि है। उस डी.पी.आर. को बहुत जल्द कैबिनेट में स्वीकृत किया जाये और नीति आयोग से उसे पास करा कर जल्द से जल्द काम पूरा किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, बहुत लोगों ने पूर्वांचल से डिमांड की है कि प्रतापगढ़ से अहमदाबाद और सूरत के लिए कोई ट्रेन नहीं है, तो उनके लिए कोई ट्रेन चलायी जाये। मैं इसी के साथ आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

*SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA): Hon'ble Finance Minister has presented the Railways finances on February 1, 2017 along with the Union Budget 2017-18. This was the first time since 1924 that the Railway Budget is merged with the Union Budget. The Finance Minister laid out the budget proposals for Railways for 2017-18 without giving adequate priority for the completion of the many ongoing important Railway projects connecting different regions with the main cities and towns to ensure all round development of the country.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore which is an 8 % increase from the previous year's budget estimates, which was Rs. 1,21,000 crore.

As far as Revenue of the Railways is concerned, revenue for 2017-18 is estimated at Rs. 1,78,350 crore. It is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17. Total revenue in 2016-17 undershot budget estimates by Rs. 6,300 crore (4%).

The passenger business didn't do well either. Passenger bookings fell 0.9%. Revenue grew 5.9%, but the growth is significantly slower than what the national carrier saw in recent years.

It is observed that slowdown in economic activity and low capacity utilization levels at commodity and heavy engineering sectors are the primary reasons for the revenue and traffic slowdown. Hence there is an urgent need to take steps to prevent falling freight volumes as it generates three-fifths of its revenues to the railways. The government needs to put an effective mechanism in place to find ways to increase revenue growth by attracting the freight volumes. So, it would provide a great push to growth of the economic activities of the country.

The NDA government under the leadership of Shri Narendra Modi ji achieved great success in all the sectors of the Indian economy. Indian Railways is one of those sectors to achieve the target and giving its best to the commuters travelling on it. I am happy to mention that Hon'ble Railway Minister Shri Suresh Prabhu ji and hon'ble Finance Minister Shri Arun Jaitely ji has set a daily target of laying 9.5 kms of tracks to complete its ambitious line doubling and capacity expansion projects earmarked for the next financial year. In order to achieve the ambitious project, the Railway Ministry is importing US-made track-laying machines that can lay around 1.5 kms of tracks per day as against the 100 meters of tracks the railways lays manually on an average. The Railway Ministry has set aside a fund of around Rs. 35,000 crore to undertake these works which include construction of new lines, gauge conversion and doubling of capacity.

I would like to point out that there is an urgent need for schemes like National Highways Development Project and PMGSY in Indian Railways also. Even today, some parts of the country are not connected by rail network. Therefore, I urge the Union Government to take steps to prepare a plan similar to Pradhan Mantri Gramin Sadak Yojana (PMGSY) and National Highways Development Program (NHDP) to link districts which are not on rail map.

At present, only A1 and A category stations have CCTV cameras and the remaining have no surveillance system. There are nearly 8,000 railway stations across the country. Of these, 75 stations have been categorized as A1 while 320 stations fall in the A category. Hence the government should take urgent measures to utilize the funds in a better and effective manner to cover all the railways stations in the country.

I welcome the step taken by the government for the empowerment of women by ensuring 33% sub quota reservation for women in each category, which shall ensure allotment of minimum 8% stalls to women at A1, A, B and C category stations and minimum 17% at D, E and F category stations.

With regard Railway proposals for the state of Karnataka, I would like to mention that major chunk of the allocations have been made to line doubling, including Hubballi-Vasco-da-Gama (Rs. 250 crore); Hotgi-Gadag (Rs. 138 crore); Hubballi-Chikkajajur (Bengaluru line) (Rs. 198 crore); Arsikere-Tumakure (Rs. 138 crore) and Yelahanka-Penulinda (Rs. 120 crore) under South Western Railway (SWR). SWR got meager allocation (Rs. 3,146 crore) compared to neighbouring zones - Central Railway- Rs. 6419 crore; South Central Railway- Rs. 5,598 crore and Southern Railway- Rs. 5,785 crore.

As far as railway line between Bengaluru and Mangaluru is concerned, the people of my constituency are eagerly expecting the good news for passengers travelling between Bengaluru and Mangaluru by train. The travel time is soon expected to reduce by 90 minutes, with a new railway line between the two cities via Shravanabelagola and Hassan getting almost ready. All it needs is clearance from the Commissioner of Railway Safety. I request the Railway authorities to ensure that the said railway safety clearance is done at the earliest and start the operation at the earliest.

I welcome the announcement of Patch doubling between Mangaluru Junction and Panambur under Southern Railway, which got Rs. 92 crore while doubling between Netravathi Cabin and Mangaluru Central (1.5 km) got Rs. 5 Crore.

Some of the new line works too got a boost, including Rayadurg-Tumakure (Rs. 81 crore); Bagalkot-Kudachi (Rs.50 crore); Tumakure-Chitradurga-Davangere (Rs.30 crore); Hassan-Bengaluru (Rs.79 crore); and Gadag-Wadi (Rs.40 crore). Of the total allocation of Rs.3,146 crore to SWR, Rs. 331.8 crore are earmarked for new lines; Rs.309.6 crore for doubling and Rs.59 crore for traffic facilities. I would like to say the government should have allocated more money to complete the said projects at the earliest. Under South Central Railway, ongoing new line works of Kalaburagi-Bidar got Rs.50 crore; Raichur-Mahabubnagar Rs.200 crore and Kadapa-Bengaluru (Bangarpet) Rs.150 crore. Doubling of Daund-Kalaburgi and electrification of Pune-Guntakal got Rs.200 crore.

श्री राजेश पाण्डेय (कुशीनगर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको जन्म दिवस पर बधाई देते हुए, अपना निवेदन प्रारंभ करना चाहता हूं। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया है।

मान्यवर, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर लूंगा। रोड्स और रीवर्स के अलावा रेलवे किसी भी देश की लाइफ लाइन होती है। हमारी रेलवे दुनिया की सबसे बड़ी रेलवे है। वह हमारी लाइफ लाइन है। एक प्रश्न बार-बार उठ रहा था कि हमने रेलवे का बजट अलग न प्रस्तुत करके, उसको यूनियन बजट में क्यों प्रस्तुत किया। किसी भी देश में रेलवे का बजट अलग से प्रेस्तुत नहीं किया जाता है और न ही यह हमारी कोई कॉंस्टिट्यूशनल रिक्वायरमेंट है। यूनियन बजट को प्रस्तुत करना एक कॉंस्टिट्यूशनल रिक्वायरमेंट है। इसे मर्ज करने के दो-तीन कारण भी थे कि पांच प्रतिशत डिविडेंड, लगभग 10,000 करोड़ रुपये रेलवे का बचेगा, वह रेलवे के विकास में काम आएगा, हमारे ट्रेवेलर्स की सुविधाओं के काम आएगा। एक दूसरा कारण यह भी था कि जब वर्ष 1924 के आस-पास रेलवे बजट अलग से प्रस्तुत करने की परम्परा शुरू हुई, तब रेलवे बजट पूरे बजट का लगभग 84 परसेंट होता था। अब यह घटकर 10 परसेंट से नीचे, लगभग आठ परसेंट के आस-पास है। सातवें पे कमिशन के 40 हजार करोड़ रुपए का भार सैलरी के माध्यम से रेलवे पर आया, रेलवे को इस मर्जर के माध्यम से उस बर्डन से भी मुक्ति मिल गई है। ये कुछ कारण थे, जिस वजह से हमने रेलवे बजट को आम बजट में मिलाया है। यह ऐतिहासिक फैसला हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने लिया है। हम लोगों का फोकस अन्य बातों पर तो है ही, साथ ही मैं आदरणीय केंद्रीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी को बधाई देना चाहूंगा कि रेलवे की सुरक्षा को देखते हुए उन्होंने 1,00,000 करोड़ रुपए के रेलवे रâट्रीय सुरक्षा कोÂा की स्थापना की है, जिसमें सीड मनी बजट से आ जाएगी और बाकी धन की व्यवस्था रेलवे स्वयं अपनी तरफ से करेगा। आप स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं कि पांच वÂान में अगर एक लाख करोड़ रुपए हम सुरक्षा में इनवेस्ट करते हैं, तो आने वाले समय में सुरक्षा में किसी प्रकार की कमी नहीं रहेगी।

15:00 hours

मैं आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि कुशीनगर जनपद जो एक बहुत ही महत्वपूर्ण जनपद है और बुद्ध सर्किट हमारे प्रधान मंत्री जी का स्वदेश दर्शन का एक बहुत ही महत्वपूर्ण सर्किट है और एक महत्वपूर्ण स्थल है, क्योंकि यह भगवान बुद्ध तथागत जी की महापरिनिर्वाण स्थली है। आजादी के बाद से लगातार मांग चल रही थी कि उसके पर्यटन की महत्ता को देखते हुए, क्योंकि पूरे विश्व में 45 करोड़ के आस-पास बुद्धिस्ट हैं, जो विश्व में चौथे नम्बर पर रिलीजन वाइज है, वहां के लोग यहां आना चाहते थे, लेकिन कनेक्टिविटी नहीं थी। अगर यहां कनेक्टिविटी हो जाती, तो पर्यटन का बहुत विकास होता, रोजगार सृजित होते। मैं राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि मैंने पिछले तीन वर्षों में लगभग 40 चिट्ठियां उन्हें लिखीं और व्यक्तिगत तौर पर उनसे मिला। इस बार उन्होंने रेल बजट में 1345 करोड़ रुपए कुशीनगर को गोरखपुर से जोड़ते हुए पटरौना तक की रेलवे लाइन के लिए सैंक्शन किए हैं। मैं इसके लिए व्यक्तिगत रूप से उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। इसके अलावा हमारी एक मांग बहुत पहले से उठती चली आ रही थी कि छितौनी एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है, उसे तमकुही राज से जोड़ दिया जाए। मान्यवर, इस रेल बजट में 245 करोड़ रुपए में सरकार ने दिए हैं। उसमें हमारे एमएसएमई मंत्री कलराज जी का बहुत सहयोग और आशीर्वाद रहा, उनके आशीर्वाद से 245 करोड़ रुपए मिले। साथ ही साथ घुगली और कुगली वाया महाराजगंज एक नया रेलवे ट्रैक भी हमें दिया गया है, इसके लिए भी मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। गोरखपुर कैंट से वाल्मिकी नगर के विद्युतीकरण के लिए 112 करोड़ रुपये सैंक्शन किए गए हैं, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। यह कहने में कोई अतिशयोक्ति नहीं है कि बुद्ध सर्किट जैसे महत्वपूर्ण स्थल का डेवलपमेंट जो हमारी सरकार ने किया है, हमारे दोनों मंत्रियों ने जो किया है, इनका नाम जब कभी भी इतिहास लिखा जाएगा, तो इन क्षेत्रों के विकास के इतिहास में स्वर्णिम अक्षरों में लिखा जाएगा।

महोदय, हमारे क्षेत्र की कुछ मांगें हैं, जिन्हें आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी के समक्ष रखना चाहूंगा। हमारे यहां कुशीनगर जिला मुख्यालय है। आम तौर पर सभी जिला मुख्यालयों से लम्बी दूरी की ट्रेनें चलती हैं, जो लखनऊ, दिल्ली और मुम्बई को जोड़ती हैं। हम जब भी अपने क्षेत्रों में जाते हैं, चाहे ज्यूडिशियरी से संबंधित लोग हों, एडमिनिस्ट्रेशन से संबंधित लोग हों, हमारे नौजवान हों, हमारे व्यापारी हों, हमारे पर्यटक हों, उनकी तरफ से लगातार मांग उठती है कि कुशीनगर से, पटरौना से लम्बी दूरी की ट्रेन दी जाए, ताकि आवागमन में सभी लोगों को सुविधा मिल सके। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि पटरौना जो जिला मुख्यालय है, वहां से लम्बी दूरी की कम से कम दो ट्रेनें जो लखनऊ और दिल्ली होते हुए मुम्बई तक जा सकती हों, हमें दी जाएं। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जो लोग कस्बों में जाते हैं, यह बहुत महत्वपूर्ण बिंदु है, जिनकी तरफ हमारा ध्यान नहीं जाता है। कस्बों में जहां रेलवे ट्रैक्स हैं और रेलवे फाटक हैं, उनके आस-पास आबादी बस गई है, वहां का शहरीकरण हो गया है, लेकिन रेलवे की जमीन होने के नाते यदि वहां की सड़कें खराब हो जाती हैं, बरसात में पानी इकट्ठा होता है, तो अगर कोई अन्य विभाग भी उसकी मरम्मत कराना चाहे तो रेलवे विभाग से परमिशन न मिलने की वजह से काम नहीं हो पाता है और लोगों को असुविधा होती है। मेरी मांग है कि पालिसी में एक परिवर्तन करते हुए अगर रेलवे विभाग अपने ऊपर कोई आर्थिक बोझ नहीं लेना चाहता है तो विभिन्न विभाग जो अपने अर्थतंत्र से उन सड़कों की मरम्मत कराना चाहते हैं, तो निश्चित रूप से रेलवे द्वारा एनओसी प्रदान कर देनी चाहिए, जिससे आम जनता को बहुत बड़ी सुविधा हो जाएगी। हमारे यहां एक इंटरसिटी ट्रेन गोरखपुर से लखनऊ तक चलती है और फिर शाम को लखनऊ से गोरखपुर वापिस चली जाती है। हमारे यहां एक महत्वपूर्ण स्टेशन छितौनी है। अगर इंटरसिटी का फाइनल स्टोपेज गोरखपुर से थोड़ा-सा आगे बढ़ा कर, क्योंकि वहां से 45 मिनट की यात्रा आगे की है, तो वहां के लोगों को बहुत सुविधा

मिल सकती है।

महोदय, मुझे आरपीएफ, जीआरपी के लोग मिलते रहते हैं। अभी मेरे से पूर्ववक्ता ने भी कहा है।

मैं उनकी बात का समर्थन करते हुए उनकी बात में अपनी बात को संबद्ध करते हुए यह कहना चाहूंगा कि आर.पी.एफ. को जितनी जिम्मेदारियां दी गई हैं उसके हिसाब से उनके पास उनके अधिकार नहीं है। मुझे लगता है कि उसके अनुपात में, उसके अनुरूप अगर उन्हें अधिकार दिए जाएं तो हमारी सुरक्षा के पहलुओं पर वे और बेहतर और बहुत अच्छा करके दिखा सकते हैं। हमारे क्षेत्र में जो अभी ट्रेनें चल रही हैं उनमें कुछ डेमू ट्रेनें दी गई हैं। वे इतनी पुरानी डेमू ट्रेनें दी गई हैं कि वे कभी रुक जाती हैं, कभी समय से चलती हैं, कभी समय से नहीं चलती हैं, इसलिए मैं मांग करता हूं कि उनके स्थान पर हमें नई डेमू ट्रेनें दे दी जाएं, उनका संचालन हो तो हमारे यहां के लोगों को बहुत ही सुविधा हो जाएगी। इन्हीं चन्द बातों को आपके समक्ष रखते हुए मैं पुनः गोरखपुर से कुशीनगर को पडरौना होते हुए रेलवे ट्रैक को जोड़ने के लिए अपने आदरणीय मनोज सिन्हा जी का व्यक्तिगत रूप से बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं और इस बजट का समर्थन करते हुए अपना निवेदन समाप्त करता हूं।

***डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर)**: मैं भारतीय रेल बजट और अनुदानों की मांगों के बारे में कुछ बिन्दु रखती हूँ। मैं सबसे पहले हमारे भारत वर्ष के यशस्थी, भाषण कार्य दक्ष और दीर्घदृष्ट्रा प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी को हृदय से अभिनंदन करना चाहती हूँ कि जिसने हमारे भारतवर्ष को 92 वर्ष पुरानी परंपरा से हट कर रेल बजट को आम बजट में मर्ज किया है। लेकिन आम बजट में रेलवे के पूंजी परिव्यय के लिए 1031 लाख करोड़ रुपये का विकासोन्मुख, राजकोषीय सूझ-बूझ और रेल संचालन की स्वायतता बरकरार रहते हुए अभूतपूर्व प्रावधान किया।

पूरे देश के लिए और खुद रेलवे के लिए भी यह बजट खास था। लोक-लुभावन बजट पेश करने की मानसिकता जो पूर्व की सरकारों में थी उस मानसिकता से हमारे माननीय प्रधानमंत्री और हमारी पूरी सरकार पहले ही बाहर निकल चुकी है। मगर इस बार हमारी सरकार ने देश के देशवासियों की छोटी-छोटी सुविधाओं को भी ध्यान में रखकर सालों से जिन कठिनाईयों का सामना खुद रेल कर रही थी उनको भी खत्म करने के प्रति संजीदा है। इस बार एक राष्ट्रीय रेल संरक्षाकोष बनाने की बात सोची गई है। यह कोष सुरक्षा संबंधी जरूरतों को पूरा करने में मदद करेगा। माननीय वित्तमंत्री जी ने 2020 तक मानव रहित रेलवे क्रोसिंग को समाप्त करने का निर्णय किया है। जो रेल सुरक्षा के लिहाज से एक महत्वपूर्ण कदम है। रेलवे स्टेशनों के पुनः निर्माण पर भी जोर दिया गया है। माला भाड़े के लिए भी एक समग्र व्यवस्था यानी डोर-टु-डोर मल्टी मॉडल अपनाने की बात कही गई है ताकि कारोबारियों के सामान उनके गंतव्य स्थान तक पहुंचाए जा सके। इस बार आईआरसीटीसी से बुक कराए जाने वाली ई-टिकट को भी सस्ता कर दिया है। इससे ऑन-लाइन टिकट से यात्रा करना सस्ता होगा। यात्रियों के लिए वर्लीन माई कोच की भी घोषणा की है। इसके विस्तार में कोच मित्र सुविधा को जोडा जा रहा है। साथ ही में हमारे संवेदनशील माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय वित्तमंत्री जी ने 500 से अधिक रेलवे स्टेशनों को दिव्यांगो के अनुकूल बनाये जाने की ठान ली है। यहाँ एस्केलेटर और एलीवेटर की भी सुविधा होगी। सभी रेलवे कोचों को 2019 तक बायो टॉयलेट में परिवर्तित करके सचमुच में स्वच्छ भारत बनाने का निश्चय किया है। तीर्थाटन और पर्यटन के लिए विशेष रेल गाडियाँ शुरू की जाएँगी। इसलिए हमारी सरकार ने रेलवे की कायापलट के साथ-साथ पूरे देश की भी कायापलट करने का जो उद्देश्य है उस दिशा में दृढ़ता के साथ पूरी पारदर्शिता के साथ और पूरे जोश के साथ चल पड़ी है। मेरे क्षेत्र की बात करूं तो आजादी के बाद सबसे ज्यादा अगर काम हुआ है तो हमारी सरकार द्वारा हुआ है। हमारी सालों पुरानी जो डिमान्ड है। बोटाद-साबरमती ब्रॉडगेज और (2) ढसा-जेतलेसर ब्रॉडगेज वो दोनों मांगे पूरी हो गई है। नई गाडियां भी चलाई गई है। लेकिन अभी भी हमारा क्षेत्र बहुत सारी मुश्किलों का सामना कर रहा है। हमारा भावनगर और बोटाद पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और किसी क्षेत्र का डवलेपमेन्ट अगर करना है तो उस क्षेत्र को कनेक्टीविटी मिलनी चाहिए और इसलिए गुजरात का कथीटला जैसा अहमदाबाद के साथ हमारे भावनगर की कनेक्टीविटी बहुत ही आवश्यक है और इसलिए हमारे भावनगर से अहमदाबाद तक एक इन्टरसिटी ट्रेन की एक अरसे से मांग कर रहे हैं और दूसरा सूरत और भावनगर ट्वीन सिटी जैसा व्यवहार चलना है, बहुत सारे धंधा-रोजगार हमारा सूरत के साथ चलता है। दोनों ही डायमंड सिटी है और प्रतिदिन लगभग 400 से ज्यादा प्राइवेट बसें भावनगर से सूरत तक जाती है इसलिए भावनगर से सूरत की भी एक ट्रेन चलाई जाये। और हर साल हजारें-लाखों लोग हमारे सौराष्ट्र और भावनगर से हमारा पवित्र तीर्थस्थल हरिद्वार की यात्रा करते हैं तो उन तीर्थयात्रियों की सुविधाओं के लिए भी एक ट्रेन भावनगर से हरिद्वार तक चलाई जाये और दूसरा हमारे भावनगर डिविजन के बहुत से ओवरब्रिज-अंडरब्रिज भी बनाने की अत्यंत आवश्यकता है जिसकी वजह से लोकल ट्रॉफिक समस्या में कुछ सुधार आये।

और अंत में फिर से हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी और माननीय रेलमंत्री जी को हृदयपूर्वक लाख-लाख अभिनंदन के साथ अस्तु। 'वंदेमातरम्!

SHRI NEIPHIU RIO (NAGALAND): Hon. Deputy-Speaker, Sir, thank you for giving me time to participate in the discussion on Demands for Grants in respect of the Ministry of Railways. I whole-heartedly welcome the historic Budget. It is for the first time that the Railway Budget has been merged with the General Budget. I congratulate and appreciate the vision of the hon. Minister for pursuing the developmental activities aggressively. I would like to particularly congratulate the hon. Prime Minister for this. I would also like to congratulate the hon. Railway Minister Shri Suresh Prabhu for vigorously working towards bringing about improvement in the Railway network throughout the country.

The allocation for the North-Eastern region has been encouraging. There have been enhanced allocations for the region. It has been increased to around Rs. 69,029.89 crore. The State of Nagaland was connected with railway lines even during the British time. But only lately it has become operational. The work on the Dimapur – Kohima line, the 88 kilometer stretch, has just begun. I learnt that the Railway is expected to complete 26 kilometres in two years time. The pace is very slow and it has not been connected to the capital city Kohima. It is short by another 18 kilometres. This should immediately be surveyed and taken up on an urgent basis so that it could be completed on time so that there is no time overrun and also no cost escalation.

Dimapur is the only station that touches the State of Nagaland which caters to upper Assam, Army and Para-military Forces and also the State of Manipur where all the essential commodities are stored and lifted by road. We need to make this a smart station and provide all the facilities and amenities for passengers and also for loading and unloading in the station. You are aware that after Guwahati, Dimapur is the second highest revenue earning station in the North Eastern region. It needs huge expansion and I hope the Railway Ministry will take these into consideration.

Sir, there is a new line between Dimapur to Tizit. It is a stretch of 257 kilometers. This line had been approved by the Railway Board in 2013-14, under item 21 it has been entered in the Pink Book of the Railways which touches five districts-Dimapur, Wokha, Mokokchug, Longleng and Mon district.

This is going through the foothills where the plain area is very fertile and rich in minerals. There are huge deposits of oil and coal and therefore, this has to be taken up in an urgent manner and on top priority.

I am happy to observe that tenders have been called for the development of line alignment from Dimapur to Tizit and there is a token budget of Rs. 1 crore for this and Rs. 3.85 crores for two years. This project has to be completed in 720 days which is almost two years. When this will be done, the economy of the State will be elevated and people there will get the actual benefit of development.

Regarding the BG line connecting Tuli and Tuli Town where huge operation of coal is going on, I believe that it has been shelved saying that it is not

economically viable. But there is only 12 kilometres of railway network in Nagaland State. This Tuli and Tuli Town cover only about nine to ten kilometres. Why should you strictly look into the viability aspect? I think this should be taken up on an urgent manner.

As regards Amguri and Naginimora and Furkating Baghty Valley, the work should be taken up on priority. Nagaland is a hilly State but this area is a plain sector and hence, it can be developed economically. Township can come up so that economy can boom there.

Regarding the Look East Policy and Act East Policy, the originally proposed and planned Trans Asian Rail Network should not be abandoned. It is actually planned from Dimapur-Kohima, Senapati-Imphal and Moreh to South East Asia. This forms part of the National Highway and parallel to this, railway network was proposed. This was used during the Second World War and it is the only existing road where the alignment is good.

Lately, it has been abandoned and the work of the railways has started from Dimapur to Zubza without reaching Kohima but immediately, it should be surveyed and it should go through Senapati and Imphal because these are habituated areas. The present work from Jiribam to Tupul and then to Imphal is going on in a very aggressive manner. There is huge progress in the work. I am not against it. It is good but the original plan should not be abandoned. Work should go on where the habitation is there so that benefits can reach the people. Right now, from Jiribam to Imphal, terrains are bad and there is no habitation. Therefore, it will not benefit the people. Our intention is, the Trans Asian Rail Network should move forward to implement the Look East Policy and the Act East Policy and it should penetrate the North-East so that the people will enjoy the benefits.

We are not against the Jiribam-Tupul-Imphal road but the original plan – I am repeating – should not be abandoned and it should be taken up on top priority. I hope with the increase of the budget allocation, the railway network will be expanded to cover the difficult areas including my State, Nagaland.

*__श्री संजय काका पाटील(सांगली)__ः मैं रेल मंत्री और वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेल बजट को आम बजट में मिलने का एक सराहनीय एवं महत्वपूर्ण निर्णय लिया जिसमें रेलवे के सालाना लाभांश के रूप में हजारों करोड़ रुपये वित्त मंत्रालय को देना पड़ता था। वह अब नहीं देना पड़ेगा जिससे उस पैसे से रेलवे के विकास में गति प्रदान किया जा सकेगा। रेलवे के लिए सबसे ज्यादा जरूरी है सेफ्टी के साथ-साथ औसत गति बढ़ाने पर सबसे ज्यादा ध्यान दे। रेलवे को कोहरे से ट्रेन परिचालन को सुचारू रूप से चलाने के लिए नये आधुनिक तकनीक को बढ़ावा देने की जरूरत है जिसमें ठंड के मौसम में 20-25 घंटे रेल का परिचालन लेट से होता है। उसे समय पर सुनिश्चित करने की दिशा में एक सराहनीय प्रयास होगा।

बजट में महाराष्ट्र की भी कई परियोजनाएं शामिल की गई हैं जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित मीरज से पूना सेक्शन में विद्युतीकरण का कार्य एवं आरओबी का निर्माण कार्य भी शामिल है।

मैं रेल मंत्री जी से पुनः मांग करना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ भारत अभियान के तहत एवं आधुनिक तकनीक के स्टेशन बनाने की दिशा में ठोस कदम उठाएं, ताकि यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा का भी विशेष ध्यान रखा जा सके।

महाराष्ट्र में स्मार्ट स्टेशन योजना में कई स्टेशनों को शामिल करने की जरूरत है क्योंकि, बहुत सारे स्टेशन पुराने एवं दयनीय अवस्था में हैं।

इसी वक्तव्य के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज आपके जन्मदिन की अपको अनेकानेक बधाई देता हूँ।

माननीय प्रधान मंत्री नरेंद्र भाई मोदी को हर चीज़ को अलग से करने की एक इच्छा है। उन्होंने सर्जिकल स्ट्राइक अचानक किया। नोटबंदी भी एकदम अचानक किया, जो कि पूरे देश के लिए सरप्राइज़ है और विश्व के लिए भी सरप्राइज़ है। इसी प्रकार से रेलवे बजट को 93 साल के इतिहास में पहली बार आम बजट के साथ जोड़ा गया है, यह भी एक आश्चर्यजनक बात है, एक अच्छी कल्पना है।

बिलासपुर रेलवे जोन सबसे ज्यादा प्रॉफिट देने वाला जोन है और उसी रेलवे जोन की मांग के लिए पूर्ववर्ती सरकार में साढ़े तीन सौ करोड़ रूपये का रेलवे स्टेशन से ले कर उसकी पूरी संपत्ति को उन्हीं की सरकार के लोगों ने जला दिया था। मैं माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी को धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने अपनी सरकार में सबसे पहले बिना किसी आंदोलन के, भारतीय जनता पार्टी के लोगों ने कोई आंदोलन नहीं किया था, जनता ने भी नहीं किया था और रेलवे जोन एक ही कलम में उन्होंने दे दिया था, जिस प्रकार से उत्तराखण्ड को, छत्तीसगढ़ को और झारखण्ड को तत्काल, 01 नवंबर, 2000 को अलग से राज्य का दर्जा दिया, जबकि दूसरी जगह राज्य का दर्जा देने में बहुत सारी कठिनाइयां होती हैं, बहुत सारी जनहानि होती है, धन की हानि होती है, लेकिन इन्होंने अच्छा काम किया है। यह भारतीय जनता पार्टी की एक अच्छी सोच है। मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देता हूँ। महोदय, कोरबा प्रदेश एवं देश का सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला स्टेशन है। खास कर काले हीरे की धरती है। सबसे ज्यादा कोयले की खदाने वहीं पर हैं। उसके कारण बिजली का उत्पादन पूरे छत्तीसगढ़ में 26000 मेगावाट है। अकेले कोरबा में 10000 मेगावाट है। विद्युत की लाइन देने वाला, खास कर रेलवे में और अन्य प्रदेशों में देने वाला यदि कोई शहर है तो कोरबा है। कोरबा को हम लोग छत्तीसगढ़ में ऊर्जाधानी बोलते हैं। ऊर्जाधानी से राजधानी तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जा रही थी, मात्र तीन महीने के बाद उसको बंद कर दिया गया। उसको फिर से चालू किया जाना चाहिए, क्योंकि इंटरसिटी एक्सप्रेस के चलने के कारण से शताब्दी एक्सप्रेस और दोनों का टाइम एक था, पांच मिनट के अंदर था। उससे राजस्व का घाटा होता था, लेकिन रेलवे के अधिकारियों ने उसको इंटरसिटी एक्सप्रेस के नाम से जोड़ दिया। लेकिन इंटरसिटी बहुत ही अच्छी एक्सप्रेस है, जो कि पांच जिलों को कवर करती है, चार लोक सभा क्षेत्र को कवर करती है, इसलिए उसको चालू किया जाना चाहिए। जिस दिन से हमारी सरकार बनी है, उसी दिन से मैंने लगातार रेलवे मंत्री जी से - सदानंद गौड़ा जी से, सुरेश प्रभु जी से और मनोज सिन्हा जी से कई बार बोला है और उन्होंने आश्वासन दिया है कि हम इसको चालू करेंगे। इसको चालू किया जाना चाहिए। हमारी भी यही प्राथमिकता है। इसी प्रकार श्रीनाथ एक्सप्रेस कोरबा से नागपुर के लिए जाती है, जाती तो नागपुर के लिए एक्सप्रेस के रूप में है, लेकिन आते समय वह बिलासपुर में रूक जाती है, उसको कोरबा तक चलाया जाना चाहिए। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस कोरबा से अमृतसर तक चलती है, लेकिन उसको एक्सप्रेस के रूप में बिलासपुर से माना जाता है, जबकि उसको कोरबा से छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस माना जाना चाहिए। लाखों करोड़ों रूपयों को खर्च कर के पिटलाइन वहां बनी है और उसका उपयोग अभी तक नहीं हो रहा है। बिलासपुर हाटी मार्ग में एक ऊर्गा नाम की जगह है, वहां पर झारखण्ड और छत्तीसगढ़ को जोड़ने वाला एकमात्र वही रोड़ है, उस रोड़ पर ओवरब्रिज बनना है। इसी प्रकार से सरबगुंदिया स्टेशन के बीच में ओवरब्रिज बनना चाहिए। जितनी भी हमारी ट्रेन हैं, वहां पर कोरबा से चांपा के बीच में जितने भी स्टेशंस हैं, उनमें से एक ही स्टेशन पर फुटओवर ब्रिज है, सभी स्टेशनों पर एफओबी बनाना चाहिए, क्योंकि दोनों तरफ प्लेटफॉर्म है, आने-जाने में बहुत परेशानी होती है, लोग रेलगाड़ी के नीचे से पार होते हैं, उससे कई घटनाएं घट चुकी हैं। इसी प्रकार से मेरे ही क्षेत्र में नागपुर हाल्ट से ले कर विरमिरी तक का सर्वे हो चुका है, इसका बजट में एक-दो बार जिक्र भी हो चुका है। उसे प्रारंभ किया जाना चाहिए, उससे मनिनगढ़ का रास्ता साफ हो जाएगा। इसी प्रकार से विरमिरी से बरूआ रेलवे लाइन का कितनी बार सर्वे हुआ है, अंग्रेजों के जमाने से, सन् 1928 में कोयला की खदान वहां पर खोदी गयी थी। उसको हर हालत में तत्काल प्रारंभ किया जाना चाहिए। जबलपुर-अंबिकापुर एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाना चाहिए। पिंडरा में जो स्टॉपेज है, यह मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ का एकमात्र तीर्थस्थल अमरकंटक से यह जुड़ता है।

वहाँ हर एक गाड़ी का स्टॉपेज बढ़ाया जाना चाहिए। इसी प्रकार से हमारे यहाँ रेलवे कॉरीडोर बहुत ज्यादा बन रहे हैं, इसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय और भारत सरकार को बधाई देता हूँ। अभी धर्मजयगढ़ से कोरबा के लिए नया रेलवे कॉरीडोर हुआ है। कोरबा से लेकर पेंड्रा तक का नया रेलवे कॉरीडोर हुआ है। इसी प्रकार से झारसुगुडा से वाया चापा होते हुए नया रेलवे कॉरीडोर कोरबा के लिए हो रहा है। हम चाहते हैं कि त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस प्रतिदिन चलनी चाहिए और यशवंतपुर एक्सप्रेस हफ्ते में दो दिन के बजाय कम से कम चार दिन चलनी चाहिए। हर गाड़ी के फेरे बढ़ाये जायें।

धन्यवाद।

*__श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह)__ः मैं वित्तीय वर्ष 2017-18 के बजट में रेल मंत्रालय के अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

भारतीय रेल के लिए यह ऐतिहासिक बजट है। 70 वर्षों के आजादी के बाद अंग्रेजी हुकूमत की शुरू की गई प्रणाली खत्म हुई एवं रेल बजट देश के आम बजट का भाग बना। इस एकीकरण के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी, दोनों बधाई के पात्र हैं। माननीय प्रधानमंत्री ने जिस नये भारत, बदलते भारत, तेजी से दुनिया के शिखर पर पहुंचने वाले भारत का सपना देखा है, उसके लिए भारतीय रेल को अन्य मंत्रालयों के साथ कदम से कदम मिलाकर चलना है। बजट के एकीकरण से भारतीय रेल को SYNERGY मिलेगी, तालमेल का लाभ मिलेगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने अलग से रेल बजट पेश कर नई ट्रेनें एवं ट्रेनों के ठहराव पर तालियां बटोरने एवं तारीफ लेने का मोह देश के एकीकृत विकास के लिए छोड़ दिया एवं बजट एकीकरण का प्रस्ताव स्वयं भेजा उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। रेल मंत्री जी और कई महत्वपूर्ण फैसलों के लिए भी बधाई के पात्र हैं।

भारतीय रेल धन के अभाव से जूझ रही थी। यूपीए के पिछले दोनों सरकारों में पूंजीगत खर्च यानि CAPEX महज 24,000 एवं 46,000 करोड़ प्रतिवर्ष था, जिसे माननीय प्रभु जी वर्ष 15-16 में 94,000 करोड़ यानि दुगुना कर दिया एवं एवं इस वित्तीय वर्ष का लक्ष्य 1 लाख 21 हजार करोड़ है। माननीय रेल मंत्री जी ने 5 वर्षों में 8.5 लाख करोड़ का पूंजीगत निवेश भारतीय रेल में करने का लक्ष्य रखा है। हर्ष का विषय है कि दो वर्षों में 2 लाख करोड़ से अधिक खर्च हो चुका है।

इस सरकार का प्रयास, माननीय रेल मंत्री का प्रयास भारतीय रेल को धन के अभाव से होने वाले क्षति से बाहर निकाल ले गया है एवं आने वाले 2-3 वर्षों में भारतीय रेल फिर सुरक्षा एवं संरक्षा के साथ तेजी से दौड़ेगा।

माननीय रेल मंत्री जी "सबका साथ-सबका विकास" के माननीय प्रधानमंत्री जी के नारे को अक्षरशः आगे बढ़ा रहे हैं- राज्यों के साथ Joint Venture बनाये जा रहे हैं। कई राज्यों में बन भी चुके हैं एवं बचे राज्यों से बनाये जा रहे हैं। माननीय मंत्री जी इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

माननीय रेल मंत्री ने सिर्फ पूंजीगत निवेश के लिए फंड की व्यवस्था ही नहीं किया है, बल्कि कार्य के गति को गतिमान एक्सप्रेस के भांति तेजी से दौड़ाया है। गेज कनवर्जन, वर्ष 2009-14 के औसत 1500 कि.मी. से बढ़कर 2016-17 में 3000 कि.मी. यानी दोगुना हो चुका है एवं आने वाले वित्तीय वर्ष में भी इसकी गति और तेज रखने का प्रावधान है। पूर्वी एवं पश्चिमी Direct Freight Corridor में पूंजीगत निवेश एवं कार्य संपादन पिछली सरकार की तुलना में 8-10 गुना तेजी से हो रहा है। अगले 3 वर्षों में मानव रहित रेलवे फाटक को पूरी तरह से खत्म करके आम जनता की संरक्षा के लिए कारगर कदम उठाए गए हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने प्रतिदिन 25 किमी. नई लाइनें कमीशन करने की योजना रखी है और इसकी मॉनिटरिंग भी स्वयं करते हैं।

पूंजीगत निवेश एवं नई रेल लाइनों के अलावा माननीय रेल मंत्री ने कई और क्षेत्रों मे जरूरी निवेशों की शुरूआत की है। ए क्लास रूट पर सेमी हाई स्पीड ट्रेनों को चलाने की योजना, 100 से अधिक स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने की योजना, 100 से अधिक स्टेशनों को पूरी तरह से वाईफाई करने की योजना, सभी यात्री ट्रेनों में बायो-टॉयलेट लगाने की योजना, ये सभी भारतीय रेल को देश की सेवा में, आम लोगों की सेवा में पूरी तरह से खरे उतरने के लिए आवश्यक थी। इस सरकार ने एवं माननीय रेल मंत्री ने भारतीय रेल से इस देश के नागरिकों की आकांक्षाओं को समझा है और उनको पूरा करने के मार्ग में आगे बढ़ रहे हैं।

भारतीय रेल एक ऐसे मंत्रालय के अधीन है जो अपना खुद का बैलेंसशीट बनाता है एवं सरकार के सभी सामाजिक दायित्वों का निर्वहन करते हुए भी अपने ऑपरेटिंग रेश्यो को फायदे में रखने की कठिन चुनौती भी झेलता है। माननीय रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि 7वें योजना आयोग में वित्त मंत्रालय से बिना किसी सहायता को मिले भी अपने ऑपरेटिंग रेश्यो को फायदे में रखे हुए हैं। इसके लिए रेल मंत्री एवं भारतीय रेल के करीब 14 लाख अधिकारी एवं कर्मचारी जो देश में 24 घंटे समर्पित रहते हैं, वो बधाई के पात्र हैं।

रेल मंत्रालय शायद भारत सरकार का अकेला मंत्रालय है जिसने 7वें वेतन आयोग के परिप्रेक्ष्य में खुद से अपनी सुविधाओं में कटौती की है। उदाहरण के तौर पर रेलवे के सभी अधिकारी पिछले एक वर्ष से इकॉनमी क्लास में हवाई यात्रा करते हैं जबकि उनमें से कई बिजनेस क्लास के लिए अधिकृत हैं। यह एक छोटा-सा उदाहरण है।

खर्च कम करने एवं आय के सभी स्त्रोतों को खोजना एवं आमदनी बढ़ाना माननीय प्रभु जी का मूलमंत्र रहा है। इन्होंने Non-Fare-Revenue नामक एक नये निदेशालय को शुरू किया है जिसका लक्ष्य परिचालन के अलावा अन्य स्रोतों से करीब 10,000 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष अधिक आमदनी का लक्ष्य रखा है।

पिछले यू.पी.ए. सरकार के बाद भारतीय रेल खस्ता हाल हो गई थी, भारतीय रेल का इस्तेमाल निजी फायदों के लिए हो रहा था, सरकार का रेल मंत्रालय पर पकड़ नगण्य हो गया था। एन.डी.ए. सरकार को ऐसे खराब हालात में भारतीय रेल मिली थी। माननीय रेल मंत्री के अथक प्रयास से और माननीय प्रधानमंत्री के बजट एकीकरण के बाद देश को पूरा विश्वास है कि भारतीय रेल, देश के सकल घरेलू उत्पाद में एक बड़ा योगदान करेगी। एवं ये सरकारी एवं गैर-सरकारी क्षेत्रों में भारी रोजगार पैदा करेगी एवं आम जनता की सेवा में सतत् प्रयत्नशील रहेगी।

अब मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि अपने क्षेत्र के लिए कुछ नई ट्रेनों को चलाने व ठहराव के संबंध में मांग रखता चाहता हूँ।

नई ट्रेनः

बरकाकाना से नई दिल्ली वाया गोमो।

धनबाद से नई दिल्ली के बीच एक्सप्रेस सुपरफास्ट ट्रेन।

गिरिडीह से रांची वाया मधुपुर जन शताब्दी अथवा ई.एम.यू.ट्रेन।

ट्रेनों का ठहराव

पूर्व मध्य रेलवे

पारसनाथ स्टेशन पर ः- (जैनियों के तीर्थ स्थल मधुबन का प्रमुख स्टेशन)

12938-12939 (हावड़ा गांधीधाम एक्सप्रेस)

चन्द्रपुरा स्टेशन पर ः-

18103 - 18104 (टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस)

17007 - 17008 (दरभंगा-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस)

12831 - 12832 (धनबाद-भुवनेश्वर गरीब रथ एक्सप्रेस)

तेलो स्टेशन पर ः-

18625 - 18626 (रांची-पटना सुपरफास्ट एक्सप्रेस)

दक्षिण पूर्व रेलवे

खानूडीह स्टेशन पर ः-

22857 - 22858 (संतरागाछी-आनन्द विहार एक्सप्रेस)

12815 - 12816 (पुरी-नई दिल्ली) नन्दन-कानन एक्सप्रेस

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, Indian Railways is a unique integrator of modern India. It plays a very important role in the socio-economic development of the country and it is the lifeline of the nation. It also plays another vital role in maintaining the unity and integrity of the country. Indian Railways is the biggest rail network in the globe. That is why, the Railway Budget is being presented separately in Parliament since 1924. During the British period, in 1924, the Legislative Assembly has passed a Resolution that the rail finance should be separated from the General Finance. In 1949 also the Constituent Assembly adopted the same Resolution in consonance with the Resolution of 1924 and it is stated that the Railway Finance shall continue to remain separated from the General Finance. This is the content of the Resolution.

Successive Governments from 1949 has adopted the same thing and followed the same thing. Now, unfortunately the Government of India, the NDA Government under the leadership of Shri Narendra Modi has decided to abandon the Railway Budget and to merge the Railway Budget with the General Budget. According to me, the merger of Railway Budget with General Budget is the violation of the Constituent Assembly Resolution of 1949 and there is a Railway Convention Committee. I would like to know from the hon. Railway Minister the fate of the Railway Convention Committee. This Railway Convention Committee has been constituted on the basis of the Resolution adopted by Parliament and the 16th Lok Sabha had also adopted a Resolution. As a part of Resolution, this Railway Convention Committee has been formed. I would like to know from the hon. Railway Minister as to what is the future and fate of the Railway Convention Committee when the Railway Budget is merged with the General Budget.

This is a point of order also. According to Kaul and Shakdher, this is a violation of the long pending Convention of the House, which is to have a separate Budget for Railways. This is the violation of the Convention of the House and it tantamount to point of order. So, I would like to seek a ruling from the Chair in respect to this matter.

I would like to appreciate the dynamic initiative taken by the Railway Minister, Shri Suresh Prabhu in building up the infrastructure of the Indian Railways – the physical progress of Indian Railways in a better way. Instead of announcing popular measures and announcements, the Railway Ministry is performing in a better way for which I would like to place it on record my appreciation for wonderful work being done by the Railway Minister, Shri Suresh Prabhu.

Coming to the Demands for Grants, let us first evaluate the fiscal performance. Kindly see the gross traffic revenue. In 2017-18, we are expecting the gross traffic revenue of Rs.1,88,998.37 crore, that is, Rs.16,843 crore which is more than that of the current year, 2016-17. Is it a realistic assessment of the fiscal revenue? In 2016-17, the current year, the gross traffic revenue was expected to be Rs.1,84,819 crore. What is the Revised Estimate of 2016-17? It shows that it is only Rs1,72,155 crore, that means, there is a decline of Rs.12,000 crore of the gross traffic revenue this year. My question to the hon. Minister is this. How are you able to achieve Rs.16,843 crore in excess when compared to the last year? So, it is not a realistic assessment as far as the passenger and freight traffic are concerned.

Coming to the operating ratio, I would like to say that the current operating ratio is 94.9 per cent in 2016-17. It shows that the Railway is losing both passenger and freight volumes as has been witnessed in traffic receipt from April-December, 2016. The traffic receipt has come down to Rs. 1.19 lakh crore as against Rs. 1.34 lakh crore which was the target. That means, a negative growth of more than 11 per cent in the Gross Traffic Receipt has taken place. This has to be taken into consideration. Even after the introduction of Flexi Fare, the passenger revenue segment has witnessed a fall in earnings by nine per cent compared to that of last year. This is an alarming situation which has to be addressed immediately. In the next year also, the operating ratio is being fixed as 94.6 per cent.

So, my third point is that the fiscal performance of Indian Railway both in freight traffic as well as passenger traffic has to be improved. This is the suggestion which I would like to make.

Sir, coming to the expenditure side, I do appreciate it. A very good performance is being made on the expenditure side. When I caution the Minister regarding the Gross Traffic Revenue, I do appreciate the excess and accelerate spending during the current year. The Railways have accelerated spending by over 28 per cent from April-December, 2016 on infrastructure projects compared to the corresponding period in the last fiscal year. A significant jump in the spending on infrastructure is a good sign of development. So, it has to be appreciated. The total capital and development expenditure has been increased to Rs. 1,31,000 crore. The Plan Outlay is the highest ever in the history of Indian Railways. This also includes Rs. 55,000 crore as the Budgetary Support.

Further, for passenger safety, a *Rashtriya Samrakshan Khosh* will be created with a corpus fund of Rs. 1,00,000 crore over a period of five years. When I welcome the highest Plan allocation and Safety Fund, I would like to seek certain clarifications from the Minister. The clarifications are very relevant and so I may be allowed to make two points.

First, in the year 2015-16, when the Railway Budget was presented, the Railway Minister Shri Suresh Prabhu announced a five- year planned development of Indian Railways which requires Rs. 8.5 lakh crore. That was the announcement made at the time of the presentation of the Railway Budget in the year 2015-16. This is the end of the third financial year. So, I would like to know from the hon. Minister as to how much he has mobilised out of Rs. 8.5 lakh crore. He has reposed his entire hope on the Extra Budgetary Resources namely, Joint Venture, Private Public Participation, FDI and SPV. I would like to know from the hon. Minister that out of Rs. 8.5 lakh crore of Extra Budgetary Resources, how much amount he has mobilised when the Government has completed three years in office. That is the first question I would like to put to him.

Secondly, the Budget Speech of the Finance Minister provides for the commissioning of new railway lines to the tune of 3,500 kms. in 2017-18 as against 2,800 kms. in 2016-17. In 2016-17, it was 2,800 kms. Now it is being proposed to increase it by 700 kms. that is, to the tune of 3,500 kms. But if you go through the Demands for Grants and the Expenditure Statement, if you see the Plan allocation for new lines, it is only Rs.11,532.50 crore which is less than that of the Revised Estimates of 2016-17. In the year 2016-17, the Revised Estimates was Rs. 13,660 crore. When he is having an allocation of Rs. 13,660 crore, he could only commission 2,800 kms. Now you have allocated only Rs. 11,532 crore in the Budget of 2017-18. So, my second question is, in respect of the fiscal outlay, how he would be able to achieve the goal of commissioning 3,500 kms. of new lines with this meagre allocation of Rs. 11,532 crore which is less than that of 2016-17. This is the second question which I would like to ask the hon. Minister.

That would goes to show that there is a decline of Rs. 2,128 crore. This allocation of 2017-18 is less than that that of the Budget Estimate of 2016-17. If this is the allocation, the goal of 3,500 kilometres new line commissioning is not at all possible. Therefore, the allocation has to be increased for the construction of new lines. This is my suggestion.

Similarly, in the gauge conversion as well as doubling of lines, the plan outlay for 2017-18 is less than that of the Budget Estimate of 2016-17. The major infrastructure development areas are doubling, gauge conversion and new lines. For these three sectors, the Plan outlay is very less compared to that of the Budget Estimates of 2016-17. But at the same time, I do appreciate the hon. Minister and the Ministry of Railways in having excess allocation or outlay in case of ROBs, RUBs, signalling telecommunication and related infrastructural areas. The allocations are high. So, the allocations in the other sectors also have to be increased.

Sir, 'passenger safety, capital and development works, cleanliness and financing and accounting reforms' are the four goals in the Railways. To achieve these four goals, I would give some suggestions. Firstly, you have to improve the efficiency of the Indian Railways by reducing the operating ratio. Secondly, the resources of the profit making public sector units may be utilised for enhancing the capacity of the Indian Railways. Thirdly, the commercial utilization of the surplus land of the Indian Railways has to be made at the earliest. Fourthly, you will have to improve other sources of revenue using innovative, and modern marketing technology.

Now, I would like to make some suggestions regarding my Constituency. I would give my thanks to the hon. Minister for having completing the Sengottai-Punalur Region, which was pending over the last 16 years. It is about to complete. So, my suggestion to the hon. Minister is that there are lots of chances of having the train service from Kollam to Sengottai, to Madurai and to Chennai. A big sector is going to be opened there. All the existing trains, which were dismantled due to construction of the gauge conversion, have to be restored. Secondly, it is a very good tourism and pilgrim centre. So, the tourism train service has to be started in this area also.

I would also like to appeal to the hon. Minister to upgrade the Kollam railway station, which is the headquarters of my Constituency, as an international model standard railway station. A pit line has also to be commenced at Kollam as it would become a major line due to the commissioning of the Kollam-Sangottai line.

Sir, now, I come to my last demand. The hon. Members of Parliament from Chhattisgarh are here. More than 40 lakh Kerala people are employed in the Bhilai Steel Plant and other establishments in Chhattisgarh. I am seeking a new express train service from Chhattisgarh to Trivandrum or Cochin so that these people are benefited.

With these words, once again, I congratulate the hon. Minister and conclude my speech. Thank you very much.

*__श्री धर्मेन्द्र कुमार (आँवला)__ ः मैं रेल विभाग के अनुदानों का समर्थन करता हूँ। मेरे क्षेत्र आंवला लोकसभा के अंतर्गत निम्न कार्यों को रेल बजट में सम्मिलित करने का कष्ट करें।

बरेली-आगरा राजमार्ग पर रामगंगा स्टेशन के नजदीक समपार सं. 252बी एवं 2 ए पर R.O.B की बड़ी आवश्यकता है। तमाम अस्पताल, शैक्षिण संस्थान, I.T.B.P दूरदर्शन, इफको फैक्ट्री आदि महत्वपूर्ण जगहों पर आने जाने का रास्ता है, फाटक बंद होने पर लंबी-लंबी लाइन लग जाती है तथा घंटों जाम की स्थिति बनी रहती है। ऐसे में राहगीरों को, मरीजों को गंभीर समस्या का सामना करना पड़ता है।

पिताम्बरपुर नगर में स्थिति समपार सं. 352 सी पर R.O.B की बड़ी आवश्यकता है। चूंकि फाटक नगर के बीचोंबीच में है तथा मेन लाइन होने के कारण अधिकतर समय बंद रहने से वाहनों की लंबी-लंबी लाइनें लगी रहती हैं तथा जाम की स्थिति बनी रहती है।

बदायूं शहर को दातागंज होते हुए शाहजहांपुर तक रेल लाईन से जोड़ने की व्यवस्था करने का कष्ट करें।

(1) गाड़ी सं. 14369 अप और 14370 डाउन का स्टॉपेज बिलपुर स्टेशन पर करने की व्यवस्था करने का कष्ट करें।

(2) गाड़ी सं. 13005 अप और 13006 डाउन का स्टॉपेज बिलपुर स्टेशन पर करने की व्यवस्था करने का कष्ट करें।

बरेली जंक्शन स्टेशन पर प्लेटफार्म सं. 2 एवं 4 पर यात्रियों को बरसात एवं धूप से बचाने के लिए पूरे प्लेटफार्म पर टीन शेड लगाने की व्यवस्था करने का कष्ट करें।

कछला एक तीर्थ नगरी है यहां हर साल लाखों लोग बाहर से गंगा स्नान करने जल एवं कांवर लेने आते हैं। अतः कछला स्टेशन को हॉल्ट की जगह पुनः स्टेशन का दर्जा देकर उच्चीकृत किया जाए।

गाड़ी सं. 12237/38 बनारस-जम्मूतवी का स्टॉपेज बरेली जंक्शन पर करने का कष्ट करें।

चनहेटी स्टेशन को बरेली कैंट का दर्जा मिले काफी समय बीत चुका है परन्तु अभी तक स्टेशन पर यात्रियों को उचित सुविधाएं नहीं मिल रही हैं अतः शीघ्र स्टेशन का उन्नीकरण किया जाए।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : उपाध्यक्ष जी, मैं सर्वप्रथम आपको जन्मदिन की बहुत-बहुत बधाई देता हूं। रेल मंत्रालय द्वारा जो अनुदानों की मांगें प्रस्तुत की गई हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं। आम बजट के साथ रेल बजट का जो विलय किया गया है, यह बहुत ही ऐतिहासिक कदम है और स्वागत योग्य है। इससे 9,700 करोड़ रुपये जो भारत सरकार को लाभांश के रूप में देने पड़ते थे, वे रेल मंत्रालय को नहीं देने पड़ेंगे और यह पैसा रेलवे के विकास में लगेगा। रेल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। निश्चित तौर से इससे आम यात्रियों को लाभ होगा और यह स्वागत योग्य कदम है।

ई-टिकट पर रेल यात्रा करना सस्ता हुआ है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं। एक लाख करोड़ रुपये का विशेष सुरक्षा कोष बनाया गया है, जो रेलवे की सुरक्षा में एक मील का पत्थर साबित होगा और आगामी पांच वर्षों में निश्चित तौर से सुरक्षा के क्षेत्र में महत्वपूर्ण कार्य हो सकेंगे। 55 हजार करोड़ रुपये की सहायता रेलवे को विशेष रूप से दी गई है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभार करता हं। योजना का आकार बढ़ाकर एक लाख 31 हजार करोड़ रुपये तक लाया गया है। इसके लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। इससे रेलवे में संसाधन जुटाने में बहुत

मदद मिलेगी। दिव्यांगों के लिए विशेष योजना लाई गई है। इसके लिए भी मैं उन्हें बधाई देता हूं।

मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जोन स्तर पर डीआरएम व आरएम के कार्यालय हैं, उन्हें ब्रिटिश काल से एक रजवाड़े का दर्जा दिया गया है। वहां बहुत अनावश्यक व्यय होता है। वे राजा की तरह व्यवहार करते हैं। उनके अधिकार बढ़ाए जाएं, लेकिन उनके अनावश्यक खर्चों पर अंकुश लगाने का काम होना चाहिए।

जो अंडर ब्रिज बन रहे हैं, देखा गया है कि उनमें हर जगह पानी भरा रहता है। कुछ जगह बनाई गई है। मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जो अंडर ब्रिज बनाए जाएं, उनमें पानी न आए, इसकी मुकम्मल व्यवस्था जरूर की जाए।

मेरे क्षेत्र में फतहपुर-बवेरू अतरा नारायणी कातिंजर होते हुए सतना तक नई रेलवे लाइन का सर्वे ब्रिटिश काल के समय भी हुआ था, लेकिन उसके बाद आज तक उसमें कोई कार्य नहीं हुआ। मैं मांग करता हूं कि उसका पुन: सर्वे करवाकर नई रेल लाइन बिछाने का काम किया जाए।

मैं चित्रकूट से आता हूं। अयोध्या और चित्रकूट का एक विशेष नाता है। अयोध्या से सरयू एक्सप्रैस आती है जो इलाहाबाद में खड़ी रहती है। उसे चित्रकूट तक बढ़ाया जाए, मैं इसके लिए काफी दिनों से मांग कर रहा हूं, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। मैं निवेदन करता हूं कि मैहर से चित्रकूट धाम तक डीएमयू ट्रेन चलाई जाए। माननीय गणेश सिंह जी बैठे हुए हैं। मैहर से चित्रकूट बहुत यात्री आते हैं और चित्रकूट से मैहर जाते हैं।

मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने पिछले बजट में झांसी से मानिकपुर के दोहरीकरण के लिए और खैराट से कानपुर के दोहरीकरण के लिए 3500 करोड़ रुपये दिए, लेकिन फाइल एक साल से वित्त मंत्रालय में पड़ी हुई है। मैं निवेदन करता हूं कि उसे शीघ्र स्वीकृत करवाकर वहां दोहरीकरण का शुभारंभ किया जाए। विद्युतीकरण के लिए भी धन दिया गया है। उस काम को भी इन्हीं रेलवे लाइन में शीघ्र पूरा करवाया जाए, मैं ऐसी मांग करता हूं।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। वहां पानी की बोतल का रेट 15 रुपये है, लेकिन विशेष तौर से झांसी डिविजन में वह 20 रुपये में बिकती है। मैं कई बार शिकायत कर चुका हूं, लेकिन उस पर कंट्रोल नहीं होता। उसका रेट ही 20 रुपये कर दिया जाए या वहां वैंडिंग मशीन लगाकर समस्या का समाधान किया जाए और ऐसे ठेकेदारों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई की जाए।

चित्रकूट धाम में चित्रकूट द्वार के नाम से एक हॉल्ट स्टेशन का सर्वे बहुत दिनों से किया हुआ है। ...(व्यवधान) उसका काम शीघ्र शुरू करवाया जाए। इंटरसिटी एक्सप्रैस जो चित्रकूट धाम से कानपुर तक जाती है, उसे लखनऊ तक शीघ्र बढ़ाया जाए। बहुत दिनों से मांग हो रही है, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। उसमें एक एसी कोच भी लगाया जाए।

मेरे यहां यार्ड और धुलाई का सैंटर शीघ्र स्थापित किया जाए। उसका प्रपोजल बहुत दिनों से पड़ा हुआ है। उदयपुर-खजुराहो-मानिकपुर ट्रेन को मानिकपुर तक बढ़ाने का प्रस्ताव बहुत दिनों से पड़ा हुआ है। कृपया उसे शीघ्र मानिकपुर तक बढ़ाया जाए। तुलसी एक्सप्रैस मुम्बई की एक ही गाड़ी है। वह केवल दो दिन चलती है। उसे 6 दिन नहीं तो कम से कम 4 दिन चलाएं। अतरा में गरीब रथ का स्टॉपेज शीघ्र दिया जाए। बदौसा में बुंदेलखंड का स्टॉपेज और खुरहान में चित्रकूट एक्सप्रैस का स्टॉपेज शीघ्र दिया जाए। गरीब रथ के फेरे बढ़ाकर चार दिन किए जाएं। चम्बल एक्सप्रैस को प्रतिदिन किया जाए और टी सर्किट ट्रेन में चित्रकूट धाम को शामिल किया जाए।

यही बात कहकर मैं पुन: रेल बजट का समर्थन करता हुआ आपका आभार व्यक्त करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. DEPUTY SPEAKER: Once again, I want to inform the House that those Members who want to lay their speeches, they can give them at the Table. Their speeches will be treated as a part of the debate. Otherwise, I am not able to give you much time to raise demands of your constituencies. That is the problem. That is why, I am requesting you to lay the speeches. I can give two minutes each but nobody is interested to finish his or her speech within two minutes. On the one hand it is embarrassing for me to go on ringing the bell and on the other hand you may also feel that I am pressurising you. Therefore, please cooperate with the Chair.

Now, Shri Shrirang Appa Barne.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): उपाध्यक्ष महोदय, पिछले वर्ष रेल बजट पेश करते समय माननीय रेल मंत्री जी ने ऐलान किया था कि रेलवे के कामकाज का रिपोर्ट कार्ड जनता के सामने पेश करेंगे। इस बार वित्त मंत्री अरुण जेटली जी ने बजट का ऐलान किया तो उसमें रेलवे की प्रोग्रेसिव रिपोर्ट का दूर तक कोई जिक्र नहीं है। मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें रखना चाहता हूं। मेरा चुनाव क्षेत्र महाराष्ट्र में रायगढ़ और पूना डिस्ट्रिक्ट में आता है। यह क्षेत्र मुंबई से जुड़ा हुआ है। मुंबई उप-नगरीय लोकल रेल सेवा चलती है। इस रेल सेवा से भारी मात्रा में आमदनी होती है। पनवेल से मुंबई तक करीब एक लाख यात्री रोजाना यात्रा करते हैं लेकिन ऐसे स्टेशन हैं जिनमें सुविधा का अभाव है। मैं पनवेल रेलवे स्टेशन, खारघर रेलवे स्टेशन, इसमें ज्यादा से ज्यादा सुधार करने की मांग करता हूं और जो ट्रेन समय पर नहीं चलतीं, यदि ट्रेन समय पर चलेगी तो यात्रियों को दिक्कत नहीं होगी। लोनावाला से पूना तक तीसरा ट्रैक ऐलान पिछले वर्ष के बजट में हुआ था, लेकिन आज तक उस पर काम चालू नहीं हुआ है। रेलवे की जमीन का बहुत अतिक्रमण हुआ है, जब अतिक्रमण खत्म होगा तीसरा ट्रैक का काम हो जाएगा। पूना से लोनावाला, अकुर्डी, चिंचवड, खारगर महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं, उसको सुधारने की आवश्यकता है। कई रेलवे स्टेशन ऐसे हैं जिसमें लिफ्ट एलिवेटर लगाने की आवश्यकता है जिससे बुजुर्ग, बच्चों को रेल प्रवास के दौरान एक पटरी से दूसरी पटरी पर जाने में दिक्कत होती है। ये महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं जहां ज्यादा रेल यात्री आते हैं। उसमें सुविधा देने की मेरी मांग है। पूणा नासिक नई रेल की घोषणा हुई है, उसके सर्वेक्षण के बारे में घोषणा हुई है लेकिन आज तक जमीन अधिग्रहण के बारे में रेल विभाग से कोई कार्रवाई नहीं हुई। मैं मांग करता हूं कि जल्दी से जल्दी कार्रवाई होती है तो पुणे से नासिक तक नई रेल चल सकती है। मुंबई से कोंकण तक रेल चलती है। मेरे क्षेत्र पिंपरी से हिंजवडी को कोंकण रेल लाइन को नई रेल लाइन से जोड़ दिया जाए तो निश्चित रूप से पश्चिम महाराष्ट्र से जितनी यात्री कोंकण में रेल सेवा मांगते हैं उनको अच्छी तरह से रेल सेवा मिल सकती है। मेरे चुनाव क्षेत्र में लोनावाला से माथेन रेलवे स्टेशन पर एक मिनी ट्रेन चलती है वह कई सालों से बंद है उसे दुबारा चालू करने की मैं मांग करता हूं।

***श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी)**: मैं इस अनुदान मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि जिनके कुशल नेतृत्व में यह ऐतिहासिक बजट पहली बार पेश हुआ।

पहली बार हम सबको यह देखने को मिला कि रेल बजट जो आजादी के बाद से पूर्ववर्ती यूपीए सरकार ने रेल मंत्रालय को अपने राजनीतिक स्वार्थ, छवि को चमकाने के लिए यूज़ किया। उस सबसे हटकर जो पहल माननीय रेल मंत्री जी ने शुरूआत की है, रेल सिस्टम में सुधार के लिए जो प्रयास माननीय मंत्री जी कर रहे हैं मैं उनको धन्यवाद देता हूँ, स्वतंत्र भारत में पहली बार लगा कि यह कोई राजनीतिक रेल बजट नहीं बल्कि भारतीय रेल का एक विजन डाक्युमेंट है, जो देश और भारतीय रेल को आगे बढ़ाने में भारतीय रेल के तंत्र के मूलभूत सुधार में यात्रा के दौरान गुणवत्ता, सुरक्षा, तकनीकी सुधार, पारदर्शिता और प्रबंधन में सुधार आदि जैसे महत्वपूर्ण कदम थे, इनके उठाने में सफल होगा और हम सबको आज दिखाई दे रहा है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने वर्ष 2014 में इस बात को कहा था कि भारतीय रेल को हम भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना चाहते हैं। उस क्रम में एक प्रयास शुरू हुआ है। भारतीय रेल एक प्रबंधक के अंतर्गत संचालित दुनिया का एक सबसे बड़ा उपक्रम है, जिसमें 13 लाख से अधिक कर्मचारी, लगभग 66 हजार कि.मी. का रेल नेटवर्क प्रतिदिन 12,335 से अधिक रेलगाड़ियों और 3 करोड़ यात्रियों का आवगमन, इतने बड़े नेटवर्क के बारे में सचमुच भारत की अर्थव्यवस्था की रीढ़ के रूप में जिसको कार्य करना चाहिए था, जो एक ईमानदार पहल होनी चाहिए थी, वह हमारी सरकार के ढाई वर्ष के कार्यकाल के माध्यम से देखी जा सकती है।

जनता के अच्छे दिनों की शुरूआत का अंदाजा इसी से लगाया जा सकता है कि जनता घर बैठे आज अपना कनफर्म रेल टिकट लेकर सफल यात्रा कर रही है, आज रेलवे की ट्वीटर सेवा इतनी उपयोगी हो गई है कि किसी भी ट्रेन में यात्रा कर रहा कोई भी पैसेंजर जिसे तत्काल किसी सुविधा की जरूरत है, और वह उपलब्ध नहीं है तो वह माननीय रेल मंत्री जी के ट्वीटर एकांउट पर अपनी बात भेजता है और अगला स्टेशन आते-आते उस यात्री को वह सुविधा मिल जाती है।

रेलवे में अब यात्री सुरक्षा की तरफ विशेष ध्यान दिया जा रहा है जो स्वागत योग्य है महिलाओं की सुरक्षा के लिए मुम्बई लोकल ट्रेनों में सीसीटीवी की व्यवस्था की गई है, आने वाले समय में अन्य रेल और एक्सप्रैस गाड़ियों में यह सुविधा दी जाएगी। दिव्यांग,दृष्टि बाधित यात्रियों को पता नहीं चल पाता था, इसके लिए ब्रेल लिपि के माध्यम से कोचज में लिखने की व्यवस्था की गई ताकि उसको आसानी से हर चीज का पता चल सके, जानकारी मिल सके। दिव्यांगों को किसी प्रकार की असुविधा न हो इसका विशेष ध्यान दिया गया है इससे यह प्रदर्शित होता है कि सरकार आम जन के प्रति जागरूक है।

स्वच्छ भरत अभियान के तहत रेल मंत्रालय ने एक डॉयरेक्टर तैनात किया है। बायो-शौचालय की दृष्टि से जो कार्यक्रम शुरू किए गये हैं वे बहुत ही सराहनीय हैं वर्ष 2017 तक 80 हजार बायो टायलेट्स रेल कोचेज में लगाने का लक्ष्य निर्धारित किया है, रेलवे ने अपने सब मंडल स्टेशनों पर मैकेनाइज्ड सिस्टम से सफाई की व्यवस्था की है और किसी मंडल मुख्यालय पर इस कार्य को देखा जा सकता है, सफाई की व्यवस्था पहले की तुलना में काफी अच्छी हुई है, 7000 स्टेशन पर सौर ऊर्जा प्रदान करने का प्रस्ताव है, 1000 मेगावाट सौर मिशन के भाग के रूप में 2000 रलेवे स्टेशनों के लिए कार्य शुरू करने की पहल, स्वच्छ रेलवे को ध्यान में रखते हुए एसएमएस आधारित "क्लीन माई कोच" सेवा प्रारम्भ हो चुकी है, जिसका देश की जनता ने बहुत स्वागत किया है।

रेल की अनुदान मांगों में नई रेल लाइन के लिए 800 कि.मी. का प्रावधान, जिस पर 22985 करोड़ रुपये 2.19 कि.मी. प्रतिदिन आमान परिवर्तन के लिए 900 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है। जिसमें 2.47 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य है, रेलवे के दोहरीकरण के लिए 1800 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है जिस पर 4.93 कि.मी. प्रतिदिन और वर्तमान वित्त वर्ष में 4000 कि.मी. के विद्युतीकरण का लक्ष्य है जो विगत वर्ष में 2000 कि.मी. था यानि 11 कि.मी. प्रतिदिन, रेलवे परिचालन 2015-16 में बढ़कर 2016-17 में 94.9 प्रतिशत हुआ और 2017-18 में 94.6 प्रतिशत का जो लक्ष्य रखा गया है, यह एक स्वागत योग्य कदम है।

<u>सुझाव</u>

मेरे संसदीय क्षेत्र भिवंड़ी (महाराष्ट्र) है, जहां टैक्सटाइल का बहुत बड़ा कारोबार है, और यह स्थान मुम्बई से 50 कि.मी. की दूरी पर है। भिवंडी देहात टैक्सटाइल का सबसे बड़ा व्यापारिक केन्द्र है, इसके चलते मुम्बई या अन्य शहरों से हजारों व्यापारी काम के सिलसिले में भिवंड़ी आते-जाते है, लेकिन वहां रेल की कोई सुविधा नहीं है, दिवा-पनवेल रेल चलती है और उसी ट्रैक के ऊपर भिवंडी रोड रेलवे स्टेशन है, रेल नहीं होने की वजह से रोड़ पर भारी यातायात रहता है जिसके कारण हफ्ते में तीन दिन जाम रहता है। अगर मुम्बई से भिवंडी तक डायरेक्ट लोकल सेवा शुरू कर दी जाए तो यहां के लोगों को सुविधा मिलेगी और व्यापार में वृद्धि होगी।

मेरे क्षेत्र में मुरबाड़ तहसील है जो मध्य रेलवे के टिटवाला स्थान से केवल 15 कि.मी. और कल्याण से मात्र 25 कि.मी. की दूरी पर स्थित है, इस क्षेत्र में आयात-निर्यात का एकमात्र साधन प्राइवेट सड़क ट्रांसपोर्ट है, मेरा सरकार से अनुरोध है कि कल्याण-टिटवाला-मुम्बई तक रेलवे की नई लाइन बिछाने की कृपा इसी सत्र में करने की व्यवस्था की जाए।

मेरे क्षेत्र में मध्य रेलवे पर बदलापुर स्थानक है जो अंबरनाथ तहसील में आता है, वहीं मध्य रेलवे के उपर अंबरनाथ स्थानक भी है, बदलापुर और अंबरनाथ, दोनों के बीच की दूरी सात कि.मी. है वहां बीच में एक विस्फोली विलेज है, इन तीनों जगहों पर भारी संख्या में लोग अभी बसे हैं। यहां से थाणे मुम्बई जाने वाले जो लोग हैं अगर उनको रेल से यात्रा करनी है तो वे रिक्शा से या बस से सात कि.मी. जाकर ट्रेन पकड़ते हैं, मेरा अनुरोध है वहां पर विस्फोली में एक रेलवे स्टेशन का निर्माण अति शीघ्र करवाया जाए। सेन्ट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे का मुख्यालय मुम्बई में है यहां पर छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से लेकर आगे जाकर सैंडहर्स्ट रोड पर हैंकॉक ब्रिज था। इस ब्रिज से गाडियां जाती थी पुराना होने के कारण रेलवे ने इसे तोड़ दिया परंतु पहले कोई नया ब्रिज यहां पर नहीं बनाया है जिससे यहां के निवासियों को काफी असुविधा हो रही है। यहां पर शीघ्र नया रेलवे ब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

मुंबई (महाराष्ट्र) में लोकल ट्रेने चलती है यहां पर बरसात के मौसम में हादसे बढ़ जाते है। ट्रेन बीच में रूक जाती है जिससे परेशानी बढ़ जाती है विशेषकर महिला यात्रियों को काफी असुविधा होती है, इसलिए महिलाओं के डिब्बों में टॉएलेट की व्यवस्था की जाए।

आज भी महाराष्ट्र में कई रेलवे स्टेशनों का नाम अंग्रेजो के नाम पर चल रहे है, मुंबई सैन्ट्रल जो अभी मध्यवर्ती स्टेशन है वहां से लंबी सफर और लोकल गाड़ियां चलती है उस स्टेशन का नाम स्व. भूतपूर्व सांसद वि.बा. पाटिल का नाम देकर सम्मान करने की कृपा करें।

महाराष्ट्र में गणेश जी का नाम लालबाग का राजा पूरे विश्व में विख्यात है, लेकिन यहां के रेलवे स्टेशन का नाम करी रोड है, मेरी रेलवे से मांग है कि वहां के रेलवे स्टेशन का नाम भी लालबाग रखा जाए।

रेलवे का रेवन्यू बहुत कम होता जा रहा है, मैंने बजट एस्टिमेट देखा। एक्चुल एवपेन्डिचर देखा और रिवाइज्ड बजट भी देखा, हमारा रेलवे रेवन्यू कम क्यों हो रहा है, जबकि रेल के पास रेवन्यू आने के कई स्रोत हैं, रेलवे के पास इतनी लैंड है कि यदि उसी का सही उपयोग किया जाए तो रेवन्यू बढ़ सकता है।

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Thank you very much, Deputy-Speaker, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways. I represent Bangalore Central. I would like to speak only on Bangalore subject and suburban trains which are in need.

Bangalore is the fastest growing city in the whole Asia. It is contributing the highest GDP to the country from IT and BT sectors. Bangalore is a silicon city of India. It has gained its prominence as a bio-technology and as a start-up capital of India. It is an economic hub of the country and it exports 40 per cent of the software of the country.

Bangalore is having population of one crore. It has vehicular population of about 65 lakh and traffic congestion is terrible there. Already, BMTC is carrying 53 lakh passengers and metro is carrying about two lakh passengers.

Once if the phase-I is totally completed, it will carry about five lakh passengers. But this 32-kilometers of metro rail took about 10 years to get completed. The Bengaluru traffic is so much that we require suburban trains. In this case, the only reliable public transport system which can be started at the earliest possible time is suburban train system that can run on the existing railway track leading out of the city and nearby towns such as Mysore, Ramnagar, Tumkur, Hosur, Durbalapur, Chikbalapur, New Bengaluru, Hasan line and Bangarpet. These towns are at a distance of 70 to 140 kilometres where metro cannot reach. So, RITES also has given a report saying that if the suburban train is adopted in Bengaluru, it will be good. It can carry 35 lakh passengers per day which can reduce the traffic in Bengaluru.

The hon. Minister also had agreed in the last Budget saying that in an innovative funding scheme, they will be announcing the suburban train system package to Bengaluru. It was announced and the State Government has sent a proposal not agreeing for the 20 per cent contributions of the Railways and 20 per cent contribution of the State and 60 per cent from bank loans. The State Government is requesting the Central Government for 50-50 per cent PPP partnership. I would request the Central Government, the Railways, to take up this project on 50 per cent contribution basis because the same model has been given to Mumbai, Chennai and to other cities. If this is not done, the traffic in Bengaluru is going to become very

terrible.

Now, the doubling work of Bengaluru-Mysore line is over. With that, about 3500 passengers can go in one train. Now, after speaking to the local railway official, they say that they can put four or five more trains but the Mysore railway station is very small. That station is not having capacity. The Railways have to locate another railway station and develop so that more trains from Bengaluru can go.

To adopt suburban train, we require Byappanahalli station to be developed as a coach yard. Already the Railways has given Rs. 32 crore. I would request the Government to release further more funds so that it can be completed fast so that about 18 to 20 trains can be shifted to that coach yard. It will be a less burden on the city railway station where in the future also, if the suburban trains starts, there will be less congestion. From my MPLAD fund also, I have already built one railway Station in Hoodi. I will be building another railway station by spending Rs. 1 crore keeping the suburban proposal in mind. I would request once again the Railway Minister to look into this matter and clear immediately the suburban train for Bengaluru division. I will be thankful to you.

*__श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा(जालौन)__ः माननीय वित् मंत्री द्वारा प्रस्तुत 2017-18 के आम बजट के साथ रेल बजट को सम्मिलित किया है, यह विकास, स्वावलंब, सुरक्षा, स्वास्थ व स्वच्छता के लक्ष्य को ध्येय में रखने वाला एक बड़ा क्रांतिकारी कदम साबित होगा। आजाद भारत के पहले संयुक्त बजट को पेश करते हुए माननीय मंत्री जी ने हर क्षेत्र का ख्याल रखा है। यह हमारे यशस्वी एवं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी एवं वित मंत्री श्री अरूण जेटली जी एवं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के नेतृत्व में भारत को आगे ले जाने वाला बजट साबित होगा।

मैं रेलवे के क्षेत्र में निम्न मांगें प्रस्तुत करना चाहूँगाः-

इंदौर पटना एक्सप्रेस दुर्घटना में मारे गये यात्रियों को श्रद्धांजलि देते हुए पुखरायां के एक रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना की जाये, जिसमें उन्नत सुरक्षा के डिब्बों का निर्माण किया जाये।

महिलाओं के लिये आरक्षित डिब्बों में उनकी सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सीसीटीवी कैमरे लगाये जाये जिससे गाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके। जिन स्टेशनों पर अभी तक सीसीटीवी कैमरे नहीं लगाये गये है, उन पर शीघ्र ही सीसीटीवी कैमरे लगाये जाये। जिससे स्टेशनों पर अवांछनीय अनहोनियों पर अंकुश लगाया जा सके।

कुली सहायकों को भी डिजीटल इंडिया माध्यम से जोड़ते हुए इनकी ऑनलाइन बुकिंग की सुविधा प्रारंभ की जानी चाहिए, जिससे एक तो कुलियों के रोजगार में वृद्धि हो और दूसरा यात्रियों को भी आवंछनीय पैसे न देने पडे।

मेरा लोकसभा क्षेत्र जालौन-गरौठा-भोगनीपुर एक कृषि आधारित एवं पिछड़ा क्षेत्र है, जिसके पिछड़ने की एक वजह रेल का पूरे क्षेत्र में विस्तार नहीं होना भी है, यहां रेल घनत्व 4 किमी प्रति 100 वर्ग किमी है। जोकि राष्ट्रीय औसत से काफी कम है। रेल भारत में विकास की धमनी के रूप में पहचानी जाती है और यह जरूरी है कि मेरे संसदीय क्षेत्र समेत पूरे भारत में रेल का विस्तार होना चाहिए। पिछले रेल बजट में पूंजी निवेश कार्यक्रम के अंतर्गत संयुक्त उपक्रम के आधार पर मेरे संसदीय क्षेत्र में कोंच-भिंड तथा उरई-महोबा लाइनों के प्रस्ताव पास हुए थे, जिन्हें शीघ्र प्रारंभ कराने की आवश्यकता है। मेरी माँग है कि रेल मंत्रालय जल्द से जल्द इन लाईनों के निर्माण के लिए राज्य सरकारों से वार्ता कर इन लाईनों का निर्माण शीघ्र प्रारंभ कराने का कष्ट करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र की महत्वपूर्ण तहसील जालौन को भी रेल मार्ग से जोड़े जाने की आवश्यकता है, जिसके लिये कोंच-जालौन-औरैया-फफूंद रेल मार्ग तथा भिंड-माधौगढ़-जालौन-उरई रेल मार्ग, जिनका सर्वे पूरा कर लिया गया है, का निर्माण कराया जाए। मैं सदैव से उक्त लाईनों की माँग करता आया हूँ। इस पर गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए और लाइन के निर्माण में शीघ्रता से कार्य प्रारंभ होना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय उरई में राठ रोड पर समपार संख्या 182 पर उपरगामी पुल के साथ एक सब वे की भी जरूरत है जिसका प्रावधान भी रेल मंत्रालय द्वारा अपने एक शासकीय आदेश में किया गया है, अतः मेरी मांग है कि उरई में पैदल व छोटे वाहन के यात्रियों की सुविधा के लिए एक सब वे का भी निर्माण कराया जाये।

समपार संख्या 179 उरई शहर में कानपुर झांसी राजमार्ग पर रिनियाँ ग्राम पर स्थित है और इस पर ट्रैन वेहिकिल 25000 से कहीं अधिक है। अतः इस समपार पर यातायात की सुगमता के लिये एक उपरगामी पुल का निर्माण कराया जाये।

स्टेशन ऐट जंक्शन, पिरौना समेत कानपुर-झाँसी रेल ट्रैक के दोहरीकरण के साथ साथ सभी स्टेशनों पर दो प्लेटफार्म निर्माण को भी स्वीकृति दी जाए ताकि भविष्य में जब ट्रेन ट्रैफिक बढ़ेगा तो यात्रियों को आसानी रहे इसके अतिरिक्त ऐट जंक्शन स्टेशन पर ऊपरी पैदल पुल का निर्माण कराया जाए ताकि कोंच शटल से आने वाले यात्रियों को मुख्य प्लेटफार्म तक जाने में सुगमता हो।

उरई स्टेशन पर लखनऊ-भोपाल गरीबरथ एक्सप्रेस (12593 अप एवं 12594 डाउन), ऐट जंक्शन पर इंदौर पटना एक्सप्रेस (19322 अप एवं 19321 डाउन), राप्ति सागर एक्सप्रेस (12511 अप व 12512 डाउन) व लखनऊ चेन्नई एक्सप्रेस (16094 अप एवं 16093 डाउन), पुखरायाँ स्टेशन पर इंदौर पटना एक्सप्रेस (19322 अप एवं 19321 डाउन) एवं राप्ति सागर एक्सप्रेस (12511 अप व 12512 डाउन) के ठहराव बढ़ाऐं जाऐं, जिससे इन स्टेशनों के यात्रियों को सीधे लंबी दूरी की गाड़ियों से जुड़ाव मिल सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र की एक प्रमुख गाड़ी ग्वालियर बरौनी मेल (11124 अप एवं 11123 डाउन) बीते कुछ समय से लगातार देरी से चल रही है, जिस कारण इसके यात्रियों भारी समस्या का सामना करना पड़ रहा है, अतः मेरी मांग है कि उक्त गाड़ी की स्पीड बढ़ाकर इसे एक्सप्रेस में अपग्रेड किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत चलने वाली ऐट-कोंच शटल बहुत धीमी गति (लगभग 25 किमी प्रति घंटा) की स्पीड से संचालित की जाती है, जिसे बढ़ाया जाना चाहिए और कम से कम 60 किमी प्रति घंटा की स्पीड से संचालित किया जाना चाहिए।

झाँसी-लखनऊ पैसेंजन (51813 अप व 51812 डाउन) जो काफी दिनों से रद्द चल रही है, का संचालन पुनः प्रारंभ किया जाए।

उरई स्टेशन पर हाई स्पीड फ्री वाई-फाई सुविधा एवं रेल यात्री निवास, कालपी स्टेशन पर एक टूरिस्ट हेल्प सेंटर, ऐट स्टेशन पर एक प्रथम श्रेणी वेटिंग रूम और कोंच स्टेशन की ऊँचाई बढ़ाने की माँग करता हूँ इसके अतिरिक्त जालौन नगर में एक आरक्षण केंद्र खोला जाए जिससे वहाँ के यात्रियों को सुविधा हो।

ग्वालियर बरौनी मेल (11124 अप एवं 11123 डाउन) में पेंट्री कार की सुविधा प्रारंभ की जाए, जिससे यात्रियों को सुविधा मिल सके।

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): With birthday greetings to our hon. Deputy Speaker, Sir, I rise to support the Demands for Grants of the Railways. For the first time, the Demands for Grants is being debated in this Session. I think it is a great occasion. On the 12th of the month, the Sikkim Democratic Front met and passed a Resolution congratulating the Prime Minister on his wonderful win in the five States. On the electoral success of the BJP party, I join colleagues on the Treasury Benches in congratulating them.

Sir, there are two or three items that I would like to place before this House. In 2009, the foundation stone for a railway line between Sivok and

Rangpo was laid by Madam Mamta Banerjee when she was the Railway Minister. It is now 2017 and little progress has been made.

Recently, the hon. Railway Minister, Shri Prabhu Ji had visited Sikkim and he had given us an assurance that the work would now begin in all earnest. We hope that Sikkim, which is the only State in this country, which has no railway connection till date, will be connected in the next two years. I believe Rajen Gohain Ji, our hon. Minister of State, who is looking after this particular project, is also here, and I would like to request him that this particular project be taken up with all alacrity.

I have just one more point of demand. At Sivok, on the National Highway 10, there is a manned crossing, and even though there are no incidents of any form of accidents but the increasing nature of the traffic on this particular highway, thanks in part to the increasing tourist attraction that Sikkim is, this particular crossing will require a flyover. I request the hon. Minister of State that this particular flyover be made without further day, and if within a year we are able to make this flyover, many of us, who travel there, who invariably get stuck out there, will be saving at least 15-45 minutes on this particular stretch because that is the point from where you enter the mountains or the hills. This is something which we require.

My final point is, in our sector, which is the North-Eastern Frontier Railway, the quality of coaches is something which is very, very deplorable and we do not see any new coaches in any of the trains. I think this is something which I would like to bring to the attention of the House. Recently, I had the occasion of travelling on the Darjeeling Mail and I found that the coaches were very, very dirty. I also found that even the food given in the train was not up to the mark.

So, with these words, I commend the Budget. But these particular points that I have made may kindly be taken note of. Thank you very much, Sir.

***श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा)**: रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों वर्ष 2017-18 पर हो रही चर्चा में मैं अपनी बात रखना चाहता हूँ। सरकार ने एक ऐतिहासिक फैसला करते हुए रेल बजट और आम बजट का विलय किया है। माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को इसके लिए मैं बधाई देता हूँ और स्वागत करता हूँ। पिछली बार रेल बजट प्रस्तुत किया गया था, वह एक ऐतिहासिक बजट था। इस बार रेल बजट मुख्य बजट में समाविष्ट किया गया है। इसलिए सदन में पहली बार रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा हो रही है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने वर्ष 2014 में कहा था कि भारतीय रेल को हम भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना चाहते हैं। हमारी सरकार और रेल मंत्रालय इस दिशा में बहुत अच्छा काम कर रहा है। रेलवे के द्वारा वर्ष 2017-18 के लिए 1,31,000 करोड़ रुपए आउटले तैयार किया गया है, जो पिछले वर्ष 2016-17 के 1,21,000 करोड का 8 प्रतिशत बढ़ोत्तरी हुई है। भारतीय रेलवे को वर्ष 2017-18 में राजस्व के रूप में 1,78,350 करोड़ की राशि प्राप्त होगी जो वर्ष 2016-17 के मुकाबले 9 प्रतिशत अधिक होगी। रेलवे को ट्रैफिक रेवेन्यू के रूप में वर्ष 2017-18 में 1,88,998 करोड़ रुपए प्राप्त होगे जो पिछले साल से 10 प्रतिशत बढे हुए हैं। भारतीय रेलवे के खर्चे के लिए 2017-18 में 1,80,550 करोड़ का प्रस्ताव है जो कि वर्ष 2016-17 से 10 प्रतिशत बढा हुआ है। भारतीय रेलवे प्रत्येक वर्ष डिवीडेन्ड के रूप में 5 प्रतिशत राशि भारत सरकार को देता था। पिछले साल 2016-17 में 9,731 करोड़ डीवीडेन्ड के रूप में दिया गया था।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र चतरा की रेलवे संबंधित मांगों को सरकार को ध्यान में लाना चाहता हूँ-

चतरा- गया रेल लाइन परियोजनाः- चतरा से गया रेलवे लाईन प्रोजेक्ट का अंतिम सर्वेक्षण पूरा हो गया है। चतरा जिले में 37.672 एकड़ भूमि के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य भी लगभग हो चुका है। 2007-08 के बजट में चतरा- गया रेल लाइन निर्माण के सर्वे की स्वीकृति दी गई थी। गया-बोधगया-चतरा का कुल लागत 549.75 करोड़ है। पूर्व तत्कालीन रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा जी को द्वारा चतरा (झारखण्ड) के दौरे पर चतरा- गया रेल लाइन परियोजना को पांच वर्षों में पूरा करवाने घोषणा की गई थी। यहां रेलवे लाइन बिछाने की मांग काफी पुरानी है। रेलवें लाइन की पर्याप्त सुविधा के अभाव में इस क्षेत्र का विकास अबतक बाधित रहा है।

चतरा- शिवपुर- टोरी रेल लाइन परियोजनाः- दिनांक 06 जून 2014 को केन्द्रीय सचिवालय के तहत गठित परियोजना निगरानी समूह (पीएमजी) ने झारखंड में टोरी- शिवपुर (44 किमी) शिवपुर- कठौतिया (53 किमी) लाइन को अनुमति दी हुई है, जिसे दिसम्बर 2016 तक पूरा करने का लक्ष्य था। इस परियोजना की शुरूआती लागत 621 करोड़ रुपए आने का अनुमान था, लेकिन अब यह बढ़कर 3200 करोड़ रुपए हो गई है। इस लाइन की मदद से उत्तर करणपुरा कोलफील्ड्स से कोयला निकालने में मदद मिलेगा। 12 जून 2014 को रेल मंत्रालय, बिजली और कोयला मंत्रालय की संयुक्त बैठक में झारखंड के उत्तरी करणपुरा में टोरी-शिवपुर (44 किमी.) शिवपुर- कठौतियां (53 किमी.) को समय पर पूर्ण करके कोयल की ढुलाई सुनिश्चित करने तथा देश में बिजली का उत्पादन में बढ़ाने पर जोर दिया गया था। कोल इंडिया के पास आपूर्ति बढ़ाने की क्षमता है तथा क्षेत्र में कोयला भी उपलब्ध है, लेकिन कोयले के परिवहन के लिए रेल कनेक्टिविटि के अभाव से देश में बिजली उत्पादन में कठिनाई हो रही है। **देश में बिजली संकट को खत्म किया जा सके।** यह योजना राष्ट्रीय हित के अनुरूप है। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि टोरी-शिवपुर-कठौतिया रेल लाइन परियोजना के लिए राशि आवंटन की जायें जिससे कार्य को गति मिल सकें।

इसके अलावा मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि चतरा से शिवपुर जोडकर शिवपुर- चतरा एक मिसिंग लिंक को पूरा किया जा सकता है और यह कोयला ढुलाई के लिए बहुत उपयोगी साबित होगी। चतरा- शिवपुर लाइन को कोल इंडिया के सहयोग से बनाया जा सकता है। अतः इस दिशा में आवश्यक कदम उठायें जायें।

पूर्व रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा जी द्वारा चतरा, झारखण्ड दौरे पर चतरा- टोरी रेल लाइन का नये सिरे से सर्वे करवाकर भूमि अधिग्रहण व अन्य विभागों से मंजूरी लेकर कार्य को गति प्रदान करने तथा आगामी पांच वर्षों में रेलवे लाइन चालू करने की घोषणा की गई थी, जिसके लिए बजट का आवंटन किया जाना आवश्यक है। अतः मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि चतरा- टोरी रेल लाइन का कार्य शीघ्र पूर्ण करवाने तथा परियोजना को गति देने के लिए पर्याप्त बजट का आवंटन करें।

मेरे द्वारा उल्लेखित योजना के पूर्ण होने पर टोरी- शिवपुरा- चतरा- गया लाईन का परिचालन होगा। यह परियोजना देश के आर्थिक उन्नति के दृष्टिकोण से अत्यंत महत्वपूर्ण सिद्ध होगी। इस परियोजना से जहां खनिज संपदा का परिवहन अत्यंत तीव्र गति से हो पायेगा, वहीं आवागमन की दृष्टि से अत्यंत पिछड़े हुए क्षेत्र की भी उन्नति होगी। साथ ही उग्रवाद से प्रभावित इस क्षेत्र में शांति स्थापित करने की संभावना प्रबल हो सकेगी। अतः इसके लिए पर्याप्त राशि का आवंटन कर शीघ्र कार्य प्रांरभ करवाने तथा तय समय सीमा पांच वर्ष में कार्य को पूर्ण करवाने की कृपा करें।

बरवाडीह- विरमिरी (अम्बिकापुर) रेल लाइन परियोजनाः- चतरा लोक सभा क्षेत्र में आजादी से पूर्व बरवाडीह- विरमिरी रेलवे लाईन परियोजा प्रस्तावित थी, जिसमें विरमिरी से अम्बिकापुर तक रेलवे लाइन बन चुकी है। बरवाडीह से अम्बिकापुर तक रेलवे लाइन का निर्माण लम्बित है। इस परियोजना के लिए आजादी से पूर्व में ही भूमि अधिगृहीत की जा चुकी है। अधूरा निर्माण-कार्य भी हुआ है। यह परियोजना झारखंड के पलामू संभाग को छत्तीसगढ़ के सरगुजा संभाग से जोड़ता है। जनजातीय बहुल सरगुजा एवं झारखंड का क्षेत्र सीधे मुंबई, हावड़ा से जुडता है और अन्य मार्गो की अपेक्षा इस मार्ग से मुंबई- कोलकाता की दूरी 400 किलोमीटर कम हो जायेगी। श्री राजेन गोहेन रेल राज्य मंत्री ने दिनांक 10 फरवरी 2017 को मुझे पत्र भेजकर बताया है कि रेल मंत्रालय ने कोल इंडिया लिमिटेड से परियोजना को विकसित करने का अनुरोध किया है। जिसका कोल इंडिया लिमिटेड ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि कोल इंडिया के साथ रेलवे को बैठक आयोजित करनी चाहिए। साथ ही इस बैठक से संबंधित क्षेत्रों के सभी सांसदों को भी आमंत्रित किया जाना चाहिए। इस रेल लाईन को पूर्ण करने के लिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि पर्याप्त बजट और नियमित निगरानी की व्यवस्था करें।

गया- डाल्टेनगंज रेल लाइन परियोजनाः- गया से डाल्टेनगंज तक प्रस्तावित रेल लाइन परियोजना जो वाया शेरघाटी, ईमामगंज, डूमरिया, चक मनातू होकर जायेगी का कार्य अत्यंत धीमे गति से चल रहा है। यह रेल परियोजना वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में प्रस्तावित है। इस योजना के पूर्ण होने से जहां उग्रवाद पर लगाम लगेगा वहीं आवागमन की दृष्टि से एक बहुत आबादी को लाभ होगा। अतः इस योजना को शीघ्र पूरा करने की दृष्टि से बजटीय प्रावधान बढाने के साथ साथ अन्य कदम उठाने चाहिए।

आदर्श- मॉडल स्टेशनः- माननीय रेल मंत्री जी ने दिनांक 20.02.2016 को पत्रांक-77 के माध्यम से लातेहार, बरवाडीह और टोरी रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं में प्राथमिकता देने का

आश्वासन दिया गया है। रेलवे द्वारा यात्री - सुविधाओं में विस्तार की घोषणा के बावजूद जिला- मुख्यालय, लातेहार का रेलवे स्टेशन अब तक उपेक्षित ही है, फलतः इसकी स्थिति दयनीय बनी हुई है। यहाँ पर अनिवार्य सुविधाओं यथाः बिजली, पेयजल, बैठने के लिए बेंच, शौचालय, प्रतीक्षालय एवं पूछताछ केंद्र वगैरह की कमी है। इसके अलावा बरवाडीह, टोरी एवं छिपादोहर रेलवे स्टेशनों पर भी सुविधाओं का अभाव है। अतः लातेहार, बरवाडीह, टोरी एवं छिपादोहर रेलवे स्टेशनों पर मॉडल स्टेशन बनाने की दिशा में शीघ्र कार्य करें तथा अविलंब यात्री सुविधाएं उपलब्ध करवाने की व्यवस्था करायें।

रेल ओवरब्रिज (आरओबी) का निर्माणः- टोरी स्टेशन के निकट चैंदवा- डोभी पथ पर रेलवे ओवर ब्रिज की आवश्यकता है क्योंकि यह राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) है जिस पर रोजाना जाम लगता रहता हैं। आवागमन का मुख्य पथ है। यहां पर आरओबी स्वीकृत है। इसलिए इसका निर्माण शीघ्र शुरू करवाया जायें। तथा लातेहार स्टेशन के निकटः लातेहार- सरयू पथ पर भी रेलवे ओवरब्रिज (आरओबी) का निर्माणः- बरवाडीह जंक्शन पर तथा छिपादोहर रेलवे स्टेशन पर तथा महुआमिलान स्टेशन पर रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया जायें।

माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। इसी महीने 9 मार्च 2017 को माननीय रेल मंत्री जी ने रांची रेलवे स्टेशन से टोरी के बीच नई रेल लाईन एवं रेलगाड़ी चालू की। इस अवसर पर मैं भी माननीय रेल मंत्री जी के साथ रेल भवन में उपस्थित था। रांची- बडकीचांपी- टोरी पैसेंजर गाड़ी 19 साल के बाद पहली बार रांची से चलाई गई है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी और झारखण्ड के मुख्यमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि गढ़वा रोड से रांची वाया बरवाडीह- टोरी लोहरदगा के बीच एक नई ट्रेन चालू की जायें। इसके अलावा झारखण्ड के रांची सहित अन्य भागों से देश के पश्चिमी और दक्षिणी हिस्सों से आवागमन की सुविधा की दृष्टि से बहुत कम ट्रेनों का परिचलन हो रहा हैं। इसलिए देश के पश्चिमी एवं दक्षिणी शहरों के लिए झारखण्ड से नई ट्रेने चालू की जायें।

चतरा संसदीय क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जहां आजादी पूर्व की घोषित बरवाडीह- विरिमीरी रेलवे लाईन आज तक लम्बित है। इस कारण विकास की गति में यह क्षेत्र पीछे छूट गया है जबकि प्राकृतिक संसाधन, प्राकृतिक सौंदर्य एवं मानव संसाधन की दृष्टि से यह क्षेत्र देश के उन्नत क्षेत्रों के समकक्ष है। पर्यटन की दृष्टि से भी नेतरहाट हिल स्टेशन, पलामू टाईगर रिजर्व, हाथियों के लिए प्रसिद्ध बेतला नेशनल पार्क, राजा मेदनीराय का प्राचीन किला एवं अनेक झरने व अन्य पर्यटन स्थल यहां स्थित है। परन्तु रेलवे नेटवर्क की पर्याप्त सुविधा के अभाव में इस क्षेत्र का विकास अबतक बाधित रहा है। यहां यह उल्लेखनीय है कि चतरा लोक सभा क्षेत्र रेलवे के प्रशासनिक दृष्टि से धनबाद रेलवे मण्डल के अंतर्गत है। ज्ञातव्य हो धनबाद रेल मण्डल रेलवे के सर्वाधिक राजस्व देने वाला मण्डलों में से एक है। उस दृष्टि से यहां रेलवे का विस्तार एवं सुविधाएँ अत्यंत कम है। जो लम्बित परियोजनाएँ है, वे न केवल जनपयोगी है, बल्कि अर्थव्यवस्था के सुदृढ़ीकरण में दीर्घकालिक भूमिका अदा करने में भी सक्षम है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि जब आप रेलवे के बजट में राज्यवार आवंटन करते है, तो साथ ही साथ रेलवे के राजस्व में उस राज्य के योगदान का भी ध्यान रखना चाहिए। वर्तमान में झारखण्ड राज्य में रेलवे के मण्डल कार्यालय क्रमशः धनबाद, चक्रधरपुर, आद्रा (बोकारो), रांची मण्डल है। ये सभी लगभग 45 प्रतिशत रेलवे के रेवेन्यू में अपनी भागीदारी करते हैं इसलिए मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि झारखण्ड राज्य में रेलवे का जोनल कार्यालय स्थापित किया जाये। साथ ही आद्रा मण्डल में सम्मिलित बोकारो को अलग किया जायें और बोकारो को धनबाद या रांची रेल मण्डल के साथ जोड़ा जायें अथवा अलग से बोकारो रेल डिवीजन का निर्माण किया जायें। रेल बजट में पी.एस.यू. के साथ-साथ राज्यों के सहयोग की बात की जाती रही हैं। झारखण्ड राज्य के साथ वर्ष 2002 एवं 2012 में रेल मंत्रालय और झारखण्ड सरकार के साथ एम.ओ.यू. साइन हुआ था। झारखण्ड राज्य पैसा दे रहा है, इसलिए झारखण्ड प्रदेश की लम्बित योजनाओं को पूरा किया जायें।

अन्त में मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर एवं झारखण्ड की जनता की ओर ध्यान दिलाते हुए आग्रह करूंगा कि लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करें। इसी के साथ मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

*SHRI ANURAG SINGH THAKUR (HAMIRPUR): At the outset, I would like to congratulate the Hon'ble Railway Minister for the commendable work he has been undertaking in transforming and modernizing the Indian Railways into an engine of growth for the country.

The Budget presentation this year for the first time saw the merger of the Railway Budget with the General Budget, thus bringing to an end the colonial-era legacy of presenting a separate Railway Budget. This is yet another bold reform that the government has taken towards streamlining governance and efficiency in our administration.

I would like to extend my heartfelt thanks to the Hon'ble Railway Minister for his immense support towards improving railway connectivity in the hill state of Himachal Pradesh. The approvals and sanctions accorded in this Budget for the construction of the Una-Hamirpur railway line, the Nangal-Talwara railway line, and the increased allocation of the Bhanupalli-Bilaspur-Beri, in addition to the Chandigarh-Baddi railway line approved last year, show the firm commitment of this government to expand the Indian railway network and connect the unconnected areas in the hilly regions of Himachal Pradesh. I am grateful to the Hon'ble Railway Minister for these railway projects, which once inaugurated, would make my Parliamentary Constituency of Hamirpur, Himachal Pradesh, the only constituency in the State where all three districts - Una, Hamirpur and Bilaspur would be connected by railway lines.

Railway safety and the safety of the passengers travelling in trains across the country is a very important issue that affects us all. I take this opportunity to pay homage to all those who have lost their lives in railway accidents in the past. I commend the Hon'ble Railway Minister for his focus on rail safety in the present Budget and his decision to establish a Rahstriya Rail Sanraksha Kosh with a corpus of Rs.1 lakh crores dedicated to railway passengers' safety. The government will be consulting agencies like the World Bank and international experts in railway safety in order to ascertain how to best utilize the funds from the *kosh*, and I am certain that the government will leave no stone unturned in their efforts towards making railway travel safer. Other initiatives of the government, such as the commitment towards eliminating all unmanned level crossings on broad gauge lines by 2020 will also go a long way in making the tracks safer. I also urge the government to consider enhancing the use of technological solutions such as the use of railway robots for inspecting tracks, etc. particularly in areas where accidents may be attributable to human-errors.

The government has been stressing on holistic modernization of the Indian Railways, and the efforts of the various initiatives taken by the government are visible. It is important to stress that the modernization steps that have been taken are all to ultimately improve the experience of the common railway passenger. The installation of automatic ticket vending machines at stations,

machines that dispense clean drinking water, improved catering services, free Wi-Fi at railway stations, are some of the many initiatives that this government has taken to improve the overall railway experience. At the same time, the government is investing in high-speed railway, efforts to generate solar energy at stations and redevelopment of stations in order to overhaul the railway infrastructure of our country.

I am sure that the Budget proposals announced will further complement the transformational agenda that this government has undertaken, and will further help realize the vision of this government to provide the country and its citizens with a modern and safe railway network.

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। एनडीए के शासन काल में, हाल के वर्षों में रेलवे ने जो काम किये, तरक्की की, जन-सुविधाएं दीं और रेलवे के परिचालन में जो सुधार हुआ है, उसकी चर्चा मेरे पूर्ववक्ताओं ने काफी विस्तार से की है। मैं समय की कमी के कारण उनके ऊपर नहीं जाना चाहता। मैं केवल सुझाव के तौर पर ही अपनी बातें कहना चाहूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं बिहार राज्य से चुनकर आता हूं। मैं दक्षिण बिहार के पिछड़े इलाके का प्रतिनिधित्व करता हूं, जो उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र है। वहां से बिहार की राजधानी पटना जाने के लिए कोई रेल लाइन नहीं है। कई वर्षों से बिहटा से औरंगाबाद के लिए एक रेल लाइन प्रस्तावित है, जिसका सर्वे भी हो चुका है। रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी यहां नहीं हैं, लेकिन मैं आपके माध्यम से रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इस रेल लाइन का सर्वे हुए कई वर्ष हो चुके हैं, इसलिए वे इस योजना को शुरू करायें। वे उसे शुरू ही नहीं करायें, बल्कि इसे पूर्ण करायें, क्योंकि इस परियोजना की लागत बढ़ती जा रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूं कि कई वर्षों से एक रेल लाइन प्रस्तावित है, जिसका सर्वे हो चुका है। उस रेल लाइन का बजट 1 हजार 400 करोड़ रुपये का है। वह रेल लाइन गया-शेरघाटी, इमामगंज, डुमरिया होते हुए डालटनगंज है। यह दो राज्यों को जोड़ने वाली प्रस्तावित रेल लाइन है। गया और पलामू दोनों जिले पिछड़े हुए हैं और भयंकर रूप से वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित भी हैं। यदि यहां रेल लाइन बनेगी, लोगों को सुविधा होगी, सहुलियत होगी, विकास होगा, तो उग्रवाद की भी समाप्ति होगी, इसलिए मैं यह आग्रह करना चाहता हूं।

साथ ही, मैं कहना चाहता हूं कि गया स्टेशन का अंतर्राष्ट्रीय महत्व है और आदर्श स्टेशन घोषित करने की बात कई बजट्स में कही भी गयी है, लेकिन विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की बात तो दूर, वहां जो सुविधाएं होनी चाहिए, वे भी नहीं हैं। एक रेलगाड़ी दुरन्तो एक्सप्रेस चलती है, जो दिल्ली से सियालदह या दिल्ली से हावड़ा को जाती है। गया इंटरनेशनल इम्पोर्टेंस का स्टेशन है, जहां प्रतिदन हजारों विदेशी आते हैं। प्रतिदिन सैकड़ों-हजारों की संख्या में विदेशी गया जाते हैं या वहां से अपनी यात्रा शुरू करते हैं। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि सियालदह दुरन्तो एक्सप्रेस, हावड़ा दुरन्तो एक्सप्रेस का ठहराव गया स्टेशन पर निश्चित रूप से किया जाए। जिन स्टेशनों से रेलवे को राजस्व प्राप्त हो रहा है और जिस प्रकार से स्टेशनों की ग्रेडेशन है, एक अनुग्रह नारायण स्टेशन ए ग्रेड स्टेशन है, लेकिन वहां बहुत सी ऐसी गाड़ियां नहीं ठहरती हैं जो बगल के उससे कम ग्रेड के स्टेशनों पर रुकती हैं। मैं सिद्धान्त के आधार पर मांग कर रहा हूं कि मानक के आधार पर अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन को वह हक मिलना चाहिए, जो अन्य स्टेशन्स को मिला हुआ है। मैं एक सुझाव देना चाहूंगा कि रेलवे में अभी टिकट कैंसिलेशन चार्ज बहुत ज्यादा है। हमारी सरकार, हमारे प्रधानमंत्री एवं नेता आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की सोच है कि गरीबों का भला कैसे हो। स्लीपर दर्जे में टिकट कैंसिलेशन चार्ज अत्यधिक है। एक उदाहरण अभी मेरे पास आया है कि 605 रुपये का टिकट था और उसकी कैंसिलेशन में 465 रुपये कट गए, यह राशि बहुत अधिक है। मेरा सुझाव है कि इस पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए और कैंसिलेशन चार्ज को कम किया जाना चाहिए।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि हमारी रेल लाइन, जो दिल्ली से कोलकाता जाती है, उसके बीच के सेक्शन को ग्रैंड कोर्ड सेक्शन कहते हैं और यह डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का हिस्सा है। इसमें कुछ जगहों पर रोड ओवरब्रिज बन रहे हैं, लेकिन कुछ ऐसी महत्वपूर्ण जगहें हैं, जिनके नाम मैं बताना चाहता हूं। पूर्व मध्य रेलवे के मुगलसराय डिवीजन में गुरारू स्टेशन से एक किलोमीटर वेस्ट और रफीगंज स्टेशन से एक किलोमीटर वेस्ट, ये दो जगहें ऐसी हैं, जिनमें एक जगह पर स्टेट हाइवे क्रॉस कर रहा है और दूसरी जगह पीडब्ल्यूडी की एक महत्वपूर्ण सड़क क्रॉस कर रही है। इन दोनों जगहों पर आरओबी अभी तक नहीं बने हैं और उनके बनने का काम शुरू भी नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इन दोनों महत्वपूर्ण जगहों पर आरओबी का निर्माण कराया जाए, जिससे वहां के लोगों को नई सुविधा मिल सके और रेलवे को भी सुविधा हो। धन्यवाद।

श्री धर्म वीर गांधी(पटियाला): महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

रेलवे की अनुदान मांगों पर हो रही बहस के दौरान मैं सिर्फ दो बातें कहना चाहता हूं। पहली बात यह है कि जो पिछली परम्परा थी कि रेल बजट अलग से पेश होता था, उस परम्परा को छोड़कर इस बार, रेल बजट का आम बजट में विलय कर दिया गया है। इसके क्या कारण हैं? कम से कम जो कारण सरकार बताती है, वे कारण मुझे ठीक नहीं लग रहे हैं। मैं उनसे भिन्न विचार रखता हूं। इसके दूरगामी नतीजे क्या निकलेंगे, आज इसके क्या नतीजे निकल रहे हैं? रेलवे की जो आजादी है, उसकी फैसले लेने की आजादी है, उसके अपने अधिकारों का कितना हनन हुआ है, उन अधिकारों में कितनी कमी हुई है, कितनी बढोतरी हुई है, उसे रेलवे ऑफिशियल्स या रेलवे मिनिस्टर ही बता सकते हैं। रेलवे देश की लाइफलाइन है, रेलवे इस गरीब और विकासशील मुल्क में गरीब वर्ग के यातायात का सबसे बड़ा साधन है। सामान ढोने का काम भी सबसे ज्यादा रेलवे नेटवर्क ही करता है। इसलिए रेलवे के महत्व को कभी कम नहीं करना चाहिए, उसकी आजादी और विकास आगे बढ़ना चाहिए। यह आने वाला समय बताएगा कि जो बजट का विलय हुआ है, उससे विकास की गति तेज हुई है या उसमें कोई बाधा पड़ी है। रेलवे मंत्रालय खुद उसका आकलन करेगा। जो रेलवे के प्रोजेक्ट्स हैं, जो वर्ष 2015-16 के बजट में मंजूर हो चुके हैं, राजपुरा-भटिंडा रेललाइन मंजूर हुई थी, अभी तक वहां पर यह फैसला नहीं हो पाया कि वह प्रोजेक्ट किसके पास जाएगा। वह आरवीएनएल के पास जाएगा या एनआरसीओ के पास जाएगा।

16.00hours

जो मल्टिप्लिसिटी ऑफ एजेंसीज हैं, उस रेलवे प्रोजैक्ट के दो हिस्से हैं, एक हिस्सा दोहरीकरण का है और दूसरा हिस्सा विद्युतीकरण का है। दोहरीकरण का काम किसी और एजेंसी को दिया जा रहा है और विद्युतीकरण का काम आर.वी.एन.एल. को दिया जा रहा है। इन दोनों के बीच में जो तालमेल है, उस पर फैसला होना चाहिए। हालांकि, इन दोनों संस्थाओं में जो पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स हैं, उनकी कार्यशैली, ईमानदारी, उनके आपस की प्रतिस्पर्द्धा पर कोई शक नहीं है, फिर सो कॉल्ड कोट एंड कोट हेल्दी कम्पिटिशन है, इस पर जल्दी फैसला लेकर, दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लिए जो प्रोजैक्ट्स हैं, वे एक ही बॉडी को देने चाहिएं, एक ही संस्था को देने चाहिएं, ताकि उनमें जो आपसी तालमेल की जो जरूरत है, वह न रहे और काम की गति तेज हो सके।

मैं आपसे निवेदन करता हूं कि एनआरसीओ और आरवीएनएल का आपस में जो फैसला नहीं हो पाया है, उस पर जल्दी फैसला किया जाये। रेलवे मंत्रालय से मेरा निवेदन है कि इसमें होने वाली देरी को खत्म किया जाये।

दूसरा, चंडीगढ़ और राजपुरा रेल लिंक, ट्राईसिटी ऑफ चंडीगढ़ है, जिससे पंजाब और हिमाचल प्रदेश राजस्थान से जुड़ जायेगा, अगर हम वह ढाई किलोमीटर की लाइन बना दें। उसके लिए बहुत कम बजट का एलोकैशन किया गया है। केवल 20 करोड़ रुपए का एलोकैशन किया गया है। पंजाब, मालवा क्षेत्र में इन दोनों बड़े प्रोजैक्ट्स को देने के लिए, मैं रेलवे मंत्रालय का आभारी हूं। उन्होंने हमारी पिछले 60 सालों की मांग पूरी की है। मैं रेल मंत्रालय और रेल अधिकारियों का बहुत आभारी हूं। मैं विनती भी करता हूं कि जो मल्टिप्लिसिटी ऑफ एजेंसीज इम्पलिमेंटशन की हैं, उनकी दुविधा को खत्म करके, जल्दी से जल्दी प्रोजैक्ट्स पर काम शुरू किया जाये। पिछले साल जो राजपुर-भटिंडा लाइन के लिए पैसा एलॉट हुआ था, उसमें से साढ़े चार सौ करोड़ रुपए लैप्स हुए हैं, इस साल वह नौबत न आये। इसलिए मैं रेल मंत्रालय से विनती करता हूं कि हमारे इस काम में गति लाइए।

16.02 hours (Shri K.H. Muniyappa in the chair)

श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर): महोदय, आज आपका जन्मदिन है, मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देते हुए रेलवे मंत्रालय द्वारा जो अनुदान और मांगें प्रस्तुत की गई हैं, इसका मैं समर्थन करता हूं और जिस प्रकार से पिछले बजट में आम बजट के साथ रेल बजट को भी समाहित किया गया है, इससे हमारे सम्माननीय नेता आदरणीय प्रधानमंत्री जी मोदी जी का दृष्टिकोण स्पष्ट दिखता है।

जो भी देश और जनता के हित में आवश्यक परम्परा है या जो पुरानी परम्परा बदलने लायक है, उसे बदलकर नए युग की जो शुरूआत की गई है, उसका मैं समर्थन और स्वागत करता हूं। महोदय, इसलिए भी कि यह जो रेलवे बजट प्रस्तुत हुआ था, इसमें करीब दस हजार करोड़ रुपयों की बढ़ोतरी करते हुए 1,31,000 करोड़ रुपए का रेलवे के विकास के लिए इस बजट में प्रावधान किया गया है। यह हमारी सरकार की स्पष्ट सोच है कि रेलवे क्षेत्र का हर प्रकार से विकास हो। जिस प्रकार से बजट में एसएमएस के माध्यम से 'क्लीन माई क्लीन' सर्विस की सुविधा के साथ-साथ बायो-टायलेट्स लगाने की जो व्यवस्था इस बजट में की गई है, आदरणीय प्रधानमंत्री जी का जो विज़न है, स्वच्छ भारत अभियान, इससे इस अभियान को और ज्यादा बल मिलेगा।

मैं आपको सदन के माध्यम से बताना चाहता हूं कि हमारा बिलासपुर रेलवे जंक्शन स्वच्छता के मामले में पूरे भारतवर्ष में तीसरे नम्बर पर है। इसके लिए मैं आपके माध्यम से रेलवे क्षेत्र में काम करने वाले सभी अधिकारियों को, कर्मचारियों को और जन सेवा करने वाले सभी सामाजिक संस्था के लोगों को बहुत-बहुत बधाई और शुभकामना देता हूं। जिस प्रकार से अभी हमारे पूर्व साथी ने बताया कि पिछली एनडीए की सरकार द्वारा हमारे छत्तीसगढ़ राज्य निर्माण के साथ ही साथ बिलासपुर को रेलवे जोन का जो उपहार दिया गया था, जिसकी वजह से रेलवे क्षेत्र में काफी विस्तार हुआ है। आज मैं आपको बताना चाहता हूं कि बिलासपुर रेलवे जोन, भारतवर्ष में सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला जोन है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस जोन के विस्तार के लिए ज्यादा से ज्यादा ध्यान देकर सरकार प्राथमिकता के साथ राशि दे रही है। आज छत्तीसगढ़ के रेलवे के विकास के लिए जो 350 हजार करोड़ रुपये की राशि इस बजट में दी गई है, इसके लिए भी मैं रेलवे मंत्री जी और वित्त मंत्री जी को बहुत बधाई देता हूं और स्वागत करता हूं।

महोदय, बिलासपुर छत्तीसगढ़ की न्यायाधानी है और अलग राज्य बन जाने के कारण वहां हाई कोर्ट की स्थापना हुई है। अब रेलवे जोन बन जाने के कारण, चूंकि पूरे प्रदेश में रेलवे का एक ही केंद्र बिंदु है, इसलिए रेलवे क्षेत्र के निराकरण के लिए बहुत ही आवश्यक है कि रेलवे ट्रिब्युनल की व्यवस्था की जाए।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, the allotted time is over.

श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर): मैं इस बजट के माध्यम से मांग करता हूं कि बिलासपुर में मेडिकल कालेज रेलवे के क्षेत्र में बनाया जाए, क्योंकि बिलासपुर से देश के सभी भागों में रेलवे की आवाजाही है। इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि बिलासपुर सिटी बढ़ती जा रही है, इसके कारण जो पुराना जंक्शन है, उस पर दबाव ज्यादा है, इसलिए बिलासपुर के पास ही उसलापुर जिसे बिलासपुर सिटी के नाम से जाना जाता है, वहां स्टेशन को विकसित किया जाए। जयराम नगर, चकरभाटा, बेलगहना, पेंड्रा रोड ऐसे स्टेशन हैं, जहां हजारों की संख्या में यात्री यात्रा करते हैं, इनका विकास किया जाए। बिलासपुर से पुरी नई ट्रेन और बिलासपुर से इंदौर नई ट्रेन दी जाए। नगर निगम बिलासपुर द्वारा रेलवे क्षेत्र में अंडर सीवरेज का काम किया जा रहा है, परन्तु रेलवे विभाग द्वारा रोक लगाने के कारण जो महत्वपूर्ण योजना है, जिसमें वहां निवासरत अधिकारियों के लिए भी सुविधा दी जानी है, उस पर रोक लगी हुई है। इसके साथ धमतरी से कांकेर है, उसके नई रेलवे लाइन सर्वे का काम पूरा हो चुका है। उसे बजट के माध्यम से स्वीकृति देने की कृपा करें। इस प्रकार से मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

HON. CHAIRPERSON: The next speaker is Shri Dushyant Chautala.

Since the time allotted for this discussion of eight hours is over, I would request the hon. Members to please conclude their speeches in two minutes each. Kindly only highlight the important issues concerning your Constituencies.

...(*Interruptions*)

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : महोदय, मैं अपनी पार्टी की तरफ से पहला सदस्य बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। छोटी-छोटी पार्टियों के सदस्य पांच-पांच मिनट बोल चुके हैं। आपसे आग्रह है कि आप मुझे कम से कम पांच मिनट का समय बोलने के लिए दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: No, there is no time for it.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Speaker has indicated that as every Constituency is important, the hon. Members should please understand the situation and limit their points.

...(*Interruptions*)

SHRI DUSHYANT CHAUTALA : Sir, I agree to it, but at least give five minutes for me to speak on this issue. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Therefore, hon. Members should limit their points.

...(*Interruptions*)

SHRI DUSHYANT CHAUTALA : Sir, it is a very important debate on Railways. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I cannot help you in this matter.

...(*Interruptions*)

SHRI DUSHYANT CHAUTALA : Sir, I have to give voice to the demands for the whole State. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please understand the situation and limit yourselves to the points concerned to your Constituencies only. Thank you.

...(*Interruptions*)

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति जी, मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि आपने रेलवे की अनुदान की वर्ष 2017-18 की मांगों पर बोलने का मौका दिया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का भी धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने मेरे लोक सभा क्षेत्र के लिए, क्योंकि जब से मैं सांसद बना, तभी से मांग थी कि हिसार को चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए एक रेलवे लाइन बहुत जरूरी है। मैं मंत्री जी का धन्यवाद करूंगा कि 900 करोड़ रुपये हांसी से लेकर जींद तक की जो रेलवे लाइन सरकार ने मंजूर की है।

सभापति जी, इतिहास अपने आप को दोहरा रहा है कि आज अस्सी साल बाद हमें रेलवे बजट आम बजट में देखने को मिला है। अनेकों ऐसी चीजें थीं, जब रेलवे बजट की चर्चा होती थी, तब सारे सांसद अपनी तरफ से सदन में रखते थे। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि सरकार ने जिस तरह से अंत्योदय, हमसफर जैसी ट्रेनों की शुरूआत करने की बात कही है, आज श्रीगंगानगर, सिरसा, हिसार से लेकर दिल्ली तक ऐसी रेलवे लाइन है, जिससे पूरा हरियाणा जुड़ता है। मैं हरियाणा की जनता की तरफ से मांग करता हूं कि आप हमसफर जैसी ट्रेन इस रूट पर चलाएं। आपने पूरे रूट का विद्युतीकरण कर दिया है, लेकिन इसके अंदर एक अड़चन भिवानी बाईपास की आती है, जिसके लिए आपके महकमे ने सवा पांच करोड़ रुपया मंजूर किया था। आप उस पैसे के माध्यम से जल्द से जल्द काम करवाकर इस रेलवे लाइन को शुरू करने का काम करें।

महोदय, मैं एक निवेदन निरंतर रेल मंत्री जी से करता आया हूं कि डेमू ट्रेन हिसार से हमारी राजधानी तक चलाने का काम कीजिए। जो लोग दिन में काम करने के लिए चंडीगढ़ जाते हैं, उन्हें बसों से सफर करना पड़ता है। अगर एक डेमू ट्रेन हिसार से चंडीगढ़ तक चलाई जाए, तो हरियाणा को पूरी तरह से हम अपनी राजधानी से जोड़ने का काम करेंगे। हिसार का एक वाशिंग यार्ड रेल बजट में मंजूर हुआ था, उसका कम्प्लीशन नहीं हुआ है। सरकार उस वाशिंग यार्ड को कम्प्लीट करवाकर लॉंग डिस्टेंस ट्रेंस को हिसार के साथ जोड़ने का काम करे।

इलाहाबाद से लेकर सिरसा तक एक रेलवे लाइन की सिरसा जिले की बहुत लम्बे समय की मांग है, क्योंकि उससे सिरसा ही नहीं, हरियाणा को हम जयपुर तक अहमदाबाद, महाराष्ट्र तक जोड़ पाएंगे। सरकार उसका भी सर्वे करवाने का काम करे। गोरखधाम ट्रेन हिसार आकर रुकती है, उसको आगे सिरसा से लेकर भटिण्डा तक एक्सटेंड करवाने का काम सरकार करे।

मैं एक आखिरी मांग करूंगा कि एक क्रॉसिंग 45 और 44 है, जो कि रायपुर से लेकर जुगलान जाते वक्त आती है। सरकार ने दोनों क्रॉसिंग्स बन्द कर दीं। आज गाँववासियों को लगभग 8-9 किलोमीटर अपनी बैलगाड़ी पर एक्स्ट्रा ट्रैवल करना पड़ता है। मैंने निरंतर पत्र लिखे हैं। गाँव की तरफ से भी यह मांग हमारे मंत्रालय में आयी है, मगर आपके मंत्रालय द्वारा आज तक उसका आल्टरनेटिव निकालने का काम नहीं किया गया। राजली गाँव ही नहीं, आसपास के आठ गाँव उसकी वजह से प्रभावित हुए हैं। मैं यह आग्रह करूंगा कि एक्सेज ग्राण्ट में वहां भी आप अण्डरपास देने का काम कीजिए और बावनीखेड़ा के पास जो एविजस्टिंग क्रॉसिंग है, उसको अगर आप बंद करते हैं तो वहां पर भी आपके यूनियन बजट से क्रॉसिंग उपलब्ध कराने का काम कीजिए। आज राजस्थान को जोड़ने वाली सड़कें हैं, उसके ऊपर हर जगह रेलवे फाटक की वजह से बहुत लम्बा जाम लगता है। नेशनल हाईवेज को छोड़कर जो स्टेट हाईवेज पर रास्ते पड़ते हैं, क्योंकि यह दो प्रदेशों को जोड़ने का रास्ता है। मैं आग्रह करूंगा कि उनके ऊपर भी आप ओवरपास या अण्डरपास देने का काम करें।

मैं आपसे एक आग्रह दोबारा करता हूं कि एक वाशिंग यार्ड हिसार में 31, मार्च तक पूरा होने जा रहा है। आपकी एक्सेस ग्राण्ट में जो मुम्बई, कलकत्ता और चेन्नई जैसे हमारे महानगर हैं, उनको भी हिसार से जोड़ने के लिए काम करना चाहिए, क्योंकि हिसार काउन्टर मैग्नेटिक सिटी है। हिसार से जोड़ने के लिए आप लॉन्ग डिस्टेंस ट्रेनों के, जो जयपुर आकर 8-8, 9-9 घण्टे रुकती हैं, उनके एक्सटेंशन भी आप हिसार तक करवाने का काम कीजिए।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : सभापति महोदय, भारत देश में पहली बार रेलवे बजट को जनरल बजट के साथ माननीय वित्त मंत्री श्री अरुण जेटली जी के द्वारा जो रेलवे अनुदान बजट पेश किया गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

इस बजट में रेलवे के विकास के साथ-साथ रेलवे एवं रेल यात्रियों के लिए सारी सुविधाओं के उन्नयन किए जाने का प्रयास किया गया है। इसके लिए मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री अरुण जेटली जी एवं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को हार्दिक बधाई देता हूं। जन सुविधा को बढ़ाने की दिशा में वे काफी काम कर रहे हैं एवं आगे काम करने का लक्ष्य है। भारतीय रेल में खानपान से लेकर, ओवरब्रिज व अन्य सुविधाओं पर भी ध्यान रखा गया है। मैं इस पर विशेष चर्चा न करके अपने झारखण्ड के राँची की रेलवे सुविधा के संबंध में आपसे चर्चा करना चाहूंगा। राँची झारखण्ड राज्य की राजधानी है। इसका जोनल हैडक्वार्टर हाजीपुर, बिहार है, जो चक्रधरपुर, धनबाद, राँची डिवीजन को काफी परेशानी होती है। छोटे-छोटे कामों के लिए सातों फाइल लटकी रहती है, जिससे काफी परेशानी होती है। अतः इन चार डी.आर.एम. कार्यालयों को जोड़कर एक जोनल हैडक्वार्टर राँची में बनाया जाए, इसकी मांग पहले भी की गई है और मैं आज भी कर रहा हूं। उसमें एक कोऑर्डिनेटर की बहाली होनी चाहिए। एक पदाधिकारी की नियुक्ति की जाए, जिस तरह से उड़ीसा में जोनल ऑफिस बनाया गया है। कोऑर्डिनेटर के द्वारा इस काम में आसानी होगी। झारखण्ड ऐसा राज्य है, जहाँ से सबसे ज्यादा राजस्व मिलता है। इसमें आई.आर.सी.टी.सी. का कार्यालय राँची में बनाया जाए। राँची राज्य की राजधानी है, इसमें कैटरिंग का काम बढ़ेगा और यहां के लोगों को रोजगार भी मिलेगा। इसका कार्यालय खोलने के लिए झारखंड सरकार के साथ एम.ओ.यू. भी हो चुका है। इसके ऑफिस के लिए डी.आर.एम. कार्यालय में जगह मिल जायेगी, वहां जगह की कोई कमी नहीं है। इससे काफी लोगों को लाभ होगा।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूं कि रांची नई दिल्ली राजधानी ट्रेन का मैनेजमैन्ट का कार्य रांची को दिया जाए। अभी दिल्ली से इसकी व्यवस्था की जाती है तथा इस ट्रेन के मेन्टिनेंस का काम भी दिल्ली से ही होता है, जिसके कारण राजधानी एक्सप्रैस ट्रेन की साफ-सफाई और खानपान की व्यवस्था ठीक से नहीं हो पाती है, इसकी मांग बहुत दिनों से होती आ रही है। रांची राजधानी एक्सप्रैस ट्रेन एकमात्र ऐसी ट्रेन है, जो सप्ताह में चार दिन ही चलाई जाती है। मैं इसे जनहित में प्रतिदिन चलाने की मांग करता हूं। रांची-हटिया होते हुए एर्नाकुलम तक जो ट्रेन चलती है, उसे जनहित में तीन दिन चलाया जाए। इस ट्रेन को माननीय सुरेश प्रभु जी ने चलाया है, मैं उसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं।

माननीय सभापति : प्लीज कंक्लूड।

श्री राम टहल चौधरी : महोदय, मेरी बहुत सी डिमांड्स हैं, मैं अपनी स्पीच को ले कर देता हूं।

माननीय सभापति : आप इसे मंत्री जी को दे दीजिए।

***श्री जुगल किशोर (जम्मू)**: मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि जब से नरेन्द्र मोदी जी ने इनको रेल मंत्रालय का कार्यभार सौंपा है, इन्होंने दिन रात मेहनत कर रेलवे में सुधार किये हैं और लोगों की बेहतरी के लिए कदम उठाये हैं। जम्मू कश्मीर के लिए भी इन्होंने काफी घोषणा की है। आज आम आदमी रेल में सफर करना पसंद कर रहा है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जिस तेज गति से यह मंत्रालय काम कर रहा है उसी तेज गति से जम्मू में भी कार्यों को तेज गति दी जाये, जिसमें साम्बा और विजयपुर में रेल क्रासिंग पर पुल बनाना, जम्मू रेलवे स्टेशन पर रेल प्लेटफार्म बढ़ाना, रेलवे स्टेशन को हर सुविधा देना एवं जम्मू से पुंछ रेल लाइन के सर्वे को तेज गति देना।

मैं मांग करता हूँ कि मेरे गांव (किशनपुर) मनबाल रेलवे स्टेशन पर उधमपुर उत्तर सम्पर्क क्रांति का दो मिनट का ठहराव करें ताकि मुझे दूसरे रेलवे स्टेशन पर जाकर रेल न पकड़ना पड़े। वैसे भी इसकी बहुत बड़ी मांग लोगों द्वारा की जा रही है। यह मेरा लोकल स्टेशन है। क्षेत्र के बहुत से लोगों की यह बहुत बड़ी मांग है ताकि लोगों की आवाजाही सुलभ हो सके और दूसरे शहरों में आना-जाना सुखमय हो सके।

अतः मेरा पुरजोर अनुरोध है कि जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए उत्तर सम्पर्क क्रांति का दो मिनट का ठहराव (किशनपुर) मनबाल में किये जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करने का कष्ट करें।

SHRI C.N. JAYADEVAN (THRISSUR): Sir, thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the

Ministry of Railways.

Sir, lately, the railways have witnessed a string of accidents. The prominent cause of these appears to be ageing railway tracks giving up because they have not been replaced on time.

Taking note of the need for renewal and safety, the Government has announced in the Budget the creation of Rashtriya Rail Suraksha Kosh with Rs. 1 lakh crore, which will be spent over five years. The figure is impressive, but under the current conditions, it is likely to remain only on paper because the Government is providing only a bit of 'seed capital' and the Railways will have to arrange the balance resources from their own revenue and other sources. Where will the Railways' own resources come from, when the operating ratio remains so high at 94.57 as per Budget Estimates and 94.90 as per the Revised Estimates during 2016-17?

Sir, as far as Kerala is concerned, the allotment for the railway projects in Kerala is not satisfactory. A new survey has been included in the budget for Thalassery-Mysuru railway line and Rs. 450 crore has been allotted for Guruvayur-Tirunavaya line. Only a meagre fund has been sanctioned for many of the on-going projects like railway over-bridges and railway under-bridges and, at this scale, it will take years to complete these projects. Sir, there is a popular demand to construct an underpass at Thiruvengidam – the north side of Guruvayur Railway Station, to enable the people and small vehicles to cross the railway line as the existing gate was closed after the expansion of the platform . The Government should consider this demand urgently. The condition of the coaches in trains running in Kerala is very bad. The Kerala trains should be provided with coaches of better condition.

The current availability of reserved seats on the Mumbai-Kerala sector is not sufficient. So, there is a need to increase the frequency of the trains and the number of seats in the existing trains, and to introduce at least two more new daily trains in this sector. The Okha-Ernakulam Express should be extended to Kochuveli *via* Kottayam and the Trivandrum-CST Mumbai Weekly Express should be extended to Nasik/Manmad *via* Kottayam-Mangalore Junction making it bi-weekly. The Bengaluru City-Ernakulam Intercity Express should be extended to Kottayam.

Sir, Kerala is always having these problems. Old coaches are always sent to Kerala, and the people are not getting good service from the Railways in Kerala, which is what I wanted to say. Thank you.

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI): I heartily congratulate the Hon'ble Railway Minister, Shri Suresh Prabhuji, Minister of State Shri Manoj Sinhaji for presenting a people-friendly budget without much burden on the passengers. Hon'ble Railway Minister has brought cheers to the people of my Constituency and those in other parts of Karnataka by announcing new line, doubling, new trains, new surveys and upgradation of existing rail infrastructure. Overall, Karnataka got maximum benefit in this budget. Hon'ble Railway Minister has tried to fulfill the hopes of the people of all sections of the society. Decision to launch golden quadrilateral of high speed trains; introduction of Wi-Fi services at all 'A' class stations are really good initiatives proposed by the Minister.

I respectfully extend my heartfelt thanks and appreciate the concerns of Hon'ble Railway Minister for announcing New Rail Line, Gadag-Yelvigi, for which he has allocated Rs.640 Crore.

Union Government has allocated Rs.1,629 crore in the new year financial budget for completion of gauge doubling between Chikkajajur and Hubballi, Tumakuru and Arasikere and other ongoing gauge doubling projects in the jurisdiction of South Western Railway (SWR) Zone.

For the first time, the Union Government has allocated Rs.1,211 crore for electrification of railway transportation and out of the money allocated, electrification of Hubballi-Chikkabnavar, Chikkajajur-Bellary, Gadag-Hutagi, Bengaluru-Hosur-Omaluru rail lines will be taken up.

Sanction is given even to take up new 98 kms line between Shimoga-Shikaripur-Ranebennur on sharing basis between Union and State Governments at a cost of Rs. 1700 crore. Gadag-Wadi, an ongoing project, has been allocated maximum amount and sanctioned new line survey between Badami-Gajendragad-Yelburga.

South Western Railway has got 19.17% increase in allocations in the Union Budget when compared to the previous financial year. This is very good news for the public of my Parliamentary Constituency. The People of my Constituency have expressed their happiness for fulfilling the long-standing demand, and these new rail routes would mark a golden beginning in the railway may of the State.

Apart from this, I have a few suggestions to improve the railway network in my Parliamentary Constituency, Haveri. Gadag district is one of the backward districts in Karnataka. People of my Constituency are dreaming for better railway services. I urge the Hon'ble Minister to give due consideration to the following pending railway projects in the Supplementary Rail Budget, concerning my Parliamentary Constituency:

Inclusion of Survey of Shimoga-Shikaripura-Hanagal-Tadas-Hubli.

One minute stoppage of Hubli-Bangalore Intercity Express (Train No. 12725/ 12726 at Byadagi; Rani Chennamma Express (Train No. 16589/16590) trains at Byadagi and Yelvagi Stations.

Rail connectivity between Hubli and Bangalore via Haveri is limited; a new daily passenger train should be introduced.

Gadag-Bijapur Passenger Train: There is lot of time gap between the two trains, travelling from Gadag to Bijapur (i.e., first train at morning 6 AM and the next at 2.30 PM in the afternoon). Passengers commuting between these two cities are demanding additional passenger trains in between these two timings. They also demanded that the officials introduce additional train between Bijapur-Gadag to help passengers catch the trains going to Bangalore, Mumbai and Pune. This demand is in the interests of the people and that the officials should consider this request seriously.

Improve passenger amenities and upgradation/modernization of infrastructures facilities at Gadag, Haveri, Ranebennur, Byadgi, Yalavagi, Devaragudda Stations. (All these stations are in my Parliamentary Constituency).

Expansion of Goodshed at Byadagi Station: Byadagi is known to be a world renowned market for chilly. To facilitate traders to directly supply chilly to major cities, if the existing Goodshed is expanded, it would be of greater help to the traders of this town.

Provision of Trains Stoppage at Halligudi station: Earlier trains were stopping at this station. After Gauge conversion, passengers of this station are demanding restoration of stoppage of trains for their convenience and cost saving.

Enhancement in the Reservation Quota from Gadag, Haveri, Ranebennur and Byadagi, for trains running via these Stations. I sincerely urge you to get the quota increased for the trains for the above Stations in my Parliamentary constituency and earmark at least 10 per cent quota for the above stations, so that the people of this section will be benefited.

Provide an alternative entry to the Gadag Betageri railway station to help commuters reach the station by connecting through a Foot Over bridge to JT College Road. It would not only benefit commuters coming from JT College Road side but also ease traffic congestion near the railway station. (Betageri -Kurattipete to JT College Road connecting to 3rd Platform).

). At present, there is no Government Railway Police (GRP) outpost at Haveri Railway Station. There are repeated complaints of scuffles between commuters and railway staff at Haveri railway station. To enhance safety of railway commuters in the wake of increased traffic at Haveri railway station the GRP should create an outpost at Haveri railway station.

l. Railway Station at Haveri 2nd Platform length should be increased.

2. Railway Station at Byadagi has no link between 1st and 2nd platform.

3. Ladies Bogie should be increased in all passenger trains from Hubli to Bangalore to Hubli.

4. Provision of Sampark Kranti train Stop at Haveri Station (Weekly Twice, Train No. 12629 and 12630)

5. Platform facility at "KALASUR" village near Haveri station, as there is already stoppage for all passenger trains.

5. The Minister may also announce Gadag Station as 'A' grade station.

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आपने रेलवे की अनुदान की मांगों पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी, रेल राज्य मंत्री जी मनोज सिन्हा एवं राजन गोहेन जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन्होंने पहली बार देश के इतिहास में आम बजट और रेल बजट को एक साथ जोड़ने का काम किया है। मैं झारखण्ड के जमशेदपुर लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ। सभी को मालूम है कि वह उद्योग नगरी है। टाटा जैसा घराना उस क्षेत्र में है, इसलिए रेल कनैक्टिविटी बहुत महत्वपूर्ण हो जाती है। आज हमारे कम से कम चार डिविजन हैं - सीकेपी डिविजन, धनबाद डिविजन, रांची और खड़गपुर डिविजन हैं। सबसे ज्यादा रेवन्यु देने वाला डिविजीन सीकेपी डिविजन है। लेकिन मानव की सुविधा हेतु वहां रेल अभी तक आगे नहीं जा पायी है, जिसके चलते लोगों को काफी दिक्कत का सामना करना पड़ रहा है। मैं आदरणीय पूर्व रेल मंत्री गौड़ा जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ, जिन्होंने एक नई रेल लाइन, जिसकी मांग आजादी के पहले से लोग कर रहे थे - चांडिल, बड़ाम, पटोमदा होते हुए, बर्धमान होते हुए, झाड़ेग्राम, जो तीन राज्यों को जोड़ेगा, झारखण्ड, पश्चिम बंगाल और उड़ीसा को जोड़ेगा, इसके पिछले साल मंत्री जी ने लगभग 12 करोड़ रूपये दिए हैं, जिसमें सर्वे का काम पूरा हो चुका है। हम चाहते हैं कि उस रेल लाइन का विस्तार हो। इसके साथ-साथ लगभग 15 साल पहले चाकुलिया, बहरागुड़ा और उड़ीसा के गोड़ामड़ा जोड़ने के लिए सारी प्रक्रिया पूरी हो चुकी है, लेकिन अभी तक वह नहीं हो पाया है। जमशेदपुर से बदमपहर को डबल लाइन करते हुए, क्योंकर होते हुए, उसको अगर सीधा भुवनेश्वर से जोड़ा जाए तो जमशेदपुर से भुवनेश्वर की जो दूरी है, वह लगभग 60 किलोमीटर शॉर्ट हो जाएगी और उस क्षेत्र के लोगों के लिए काफी फायदा होगा। इसी तरह जुगशाला एक आरओबी है, जो पांच साल से स्वीकृत है, अफसोस की बात है कि यहां से मुबई और दिल्ली का एक मेन ट्रैक गुजरता है और थोक विक्रेता की उस पर दुकान है। काफी दिनों से यह मांग हो रही है। रेल अधिकारी हमेशा कहते थे कि सीधा आरओबी बनेगा, यूटर्न नहीं बनेगा। सीधा बनने से लगभग तीन सौ करोड़ रूपये उसका मुआवजा देना पड़ेगा। अभी यूटर्न हो गया। हमारे माननीय मुख्य मंत्री रघुबर दास जी ने वहां पचास साल से किए हुए अतिक्रमण को खाली कराया है, लेकिन आज भी सात करोड़ की मांग रेल विभाग से की जा रही है, जो कभी संभव नहीं हो सकती है। मैं मांग करता हूँ कि इसी तरह से असनबनी आरओबी और गोविंदपुरा आरओबी को पूरा किया जाए। साथ साथ टाटानगर से जयपुर, टाटा नगर से जय नगर, टाटा नगर से पटना बक्सर, टाटा नगर से भागलपुर, टाटा नगर से कटियार, टाटा नगर से बैंगलोर, टाटा नगर से जसवंतपुर जो ट्रेन है, वह एक दिन चलती है। हमारे यहां से काफी लोग पढ़ने के लिए बैंगलोर जाते हैं, बीमारी के इलाज के लिए सारे लोगों वेल्लोर ले जाते हैं। इसी तरह से टाटा अमृतसर में पेंट्री कार नहीं होने से लंबी दूरी की यात्रा में परेशानी होती है। उसमें पेंट्री कार लगाने की व्यवस्था की जाए। इसी तरह हमारे क्षेत्र में जो सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण चीज़ है, जो टाटा से बड़बिल और टाटा से राउलकेला तक जाती है, उसे करने की जरूरत ...(व्यवधान)

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Thank you Sir. Due to paucity of time, I will straightaway go to some of the issues faced in my constituency.

About five years back, the Railway Ministry had come out with a scheme of Passenger Reservation System (PRS) whereby the Member of Parliament had the option to choose about three, four centres especially the municipality or the post office and tie up for the reservation counter. In my constituency, I had taken a couple of them and two of them were Vaikom and Koothattukulam. Both these places are historically very important. Vaikom is a place where the Father of the Nation Mahatma Gandhiji had come for the Vaykkyam *Satyagraha* and also a lot of people come here to visit the temple. This is a backward area and a lot of people and working class use rail for commuting. Recently, without any intimation or consultation with us, these two places were cancelled by the Railway authorities of the Southern Division. Actually, all the Members of Parliament had gone to these places and tied up with all the places. But, the Railways have unilaterally taken this decision. I would request the Railway Minister – the Minister is here – to restore this facility back. It is very important.

Secondly, I would like to draw the attention of the House to the fact that in Central Travancore the most important railway station is the Kottayam railway station which connects two, three Districts. Kottayam station is very important and prominent in terms of rail traffic, revenue and providing accessibility to passengers. We know that more than one crore devotees travel to the Sabarimala. They travel by train to Kottayam and then travel by road to reach Sabarimala. We need a total revamping of this. I have been asking for this for a couple of years.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI JOSE K. MANI : Sir, I have waited for about six hours yesterday and today put together to speak for two minutes. If I am not allowed to speak now, what will happen to my issues? Big parties have taken more time and that is their right also. You should allow us also to speak. If we are not allowed, where do we present our issues?

Sir, to our dismay we find that there are railway stations which are less important in terms of traffic and revenue but they were handpicked and work has started. However, this has been stopped. I would request the hon. Railway Minister to see that the Kottayam railway station is taken up for modernization because the congestion there is very high.

There is one issue and that is of the goods shed that is there just to the northern side of the Kottayam railway station which is causing severe congestion over there. During the time of doubling work it has to be demolished anyway. However, there is a big lobby and the officers are trying to build the goods shed again. There are facilities about five or ten kilometers away from the railway station which could be used.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI JOSE K. MANI : Sir, there is one last point that I would like to mention.

This has to be taken up, Sir. We need to have a second entry. To have a second entry the goods shed has to be removed from there. Thirdly, we are talking about punctuality. About three to four years back most of the day trains and the passenger trains used to reach late by 15 to 20 minutes. When we asked for the reason for delay the railway authorities used to say that it was because of doubling work.

HON. CHAIRPERSON: If there is anything more, you can give it in writing to the hon. Minister. There is a time constraint. Please understand.

*DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): I am proposing few most urgent projects for kind consideration and implementation of the Government.

Ranaghat under pass for pedestrians (West Bengal) is now on the verge of completion. But the long pending demand of the locality for a motorable under- pass has been neglected. A motorable under-pass in Ranaghat Station under Sealdah Section is urgently required to avoid frequent accidents and to ensure smooth movement of people as the railway station divides the historical city into 2 halves. A motorable subway at least for smooth movement of ambulances is urgently required for saving the lives of critical patients. A lot of communications to the ministry have been made in this regard, but no action has been taken till today.

One unmanned level crossing between Ranaghat Station and Coupers Camp Halt at Panthapara is highly accident prone because of high population on both sides. When you are emphasizing on safety and security, please look into it with priority.

Proposal of Kolkata to Kalyan Metro via Barrackpore line - the Hon. Finance Minister declared to set up an AIIMS at Kalyani, which is upcoming smart city in West Bengal. Please think on it. Former Railway Minister, Dinesh Trivedi sanctioned some amount for surveying the possibility of that proposed line.

Underpass or ROB required for Chakdaha, Birnagar, Bagula, etc.

The movement of people of Birnagar Municipality can be assured by either construction of a vehicular metal road about 1 kilometer from Bilpara to Gumtipara Gate alongside the railway lines, or construction of a level crossing to the Southern end of Birnagar Railway Station or construction of subway/underpass at the Southern end of Birnagar Railway Station.

Nabadwip Dham and Santipur Stations are two major Vaishnav Dham Stations. These stations are needed to be developed into modern stations with all modern amenities.

One level crossing is required between Bahirgachi and Bhayna Railway Station. This is a 50 yrs old issue.

Proposed Ghugia Railway Station between Chakdaha and Payradanga was announced few yers ago, still not implemented. Please look into the matter.

The number of local EMU trains running in Sealdah and Howrah section is not sufficient. The frequency of local trains needs to be increased at least during peak office hours. Millions of passengers are travelling in these sections each and every day.

The number of compartments of all local trains are also to be increased from 9-12 immediately.

Cleanliness is of utmost importance of all sub urban stations. This is neglected. The bathrooms, the toilets are in unthinkably miserable condition, people cannot make use of them even in emergency. The Minister may please look into the matter.

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबसे पहले तो मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि मुझे बोलने के लिए थोड़ा समय दिया जाये।

इस रेल बजट के बारे में सबसे मुख्य बात यह है कि इसको केन्द्रीय बजट के साथ पेश किया गया है। रेल बजट का केन्द्रीय बजट के साथ पेश किया जाना न केवल एक साहसिक कदम है, अपितु अत्यंत सराहनीय भी है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल ने निरन्तर प्रगति की दिशा में चलने का कार्य किया है। जब हम सरकार में आये तो भारतीय रेल के नाम पर हमारे पास आई0सी0यू0 में भर्ती हाँफता हुआ तंत्र था, किन्तु इस चुनौती को माननीय मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार ने स्वीकार किया तथा रेलवे को पुनर्जीवित करते हुए आज रेलवे को सुविधायुक्त बना दिया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि जिन्होंने रेलवे को एक स्वस्थ तंत्र में विकसित करने का निरन्तर प्रयास किया है। पहले रेल में अच्छी सुविधाओं का मतलब था, जो उच्च श्रेणी में या उच्च क्लास में यात्रा करते हैं, केवल उन्हीं लोगों को सुविधायें देना। सामान्य श्रेणी में चलने वाले लोगों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता था। गन्दगी से भरी बोगियों में लोगों को सफर करना पड़ा था, परन्तु हमारे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी की सरकार यह अच्छी तरह जानती है कि देश के संसाधनों पर पहला अधिकार गरीबों का है। आज देश के साधारण व्यक्ति को अहसास है कि रेलवे में उसकी सुविधाओं का भी ध्यान रखा जाता है।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने गुजरात में भी कई नए प्रोजेक्ट्स को करने की घोषणा की है तथा सौराष्ट्र, विशेषकर अमरेली में सैंकड़ों वर्ष पुरानी माँग को ब्रॉडगेज की मंजूरी देकर अमरेली के लोगों को एक अभूतपूर्व सौगात दी है। उसके लिए मैं माननीय नरेन्द्रभाई मोदी जी का और रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। निश्चित रूप से यह एक सराहनीय कदम है। इसके अलावा मेरी रेल मंत्री जी से गुजारिश है कि सभी कार्यों को समय पर पूरा किया जाये तथा आवंटित फंड की कमी न पड़े, जिससे कि कार्य निरन्तर चालू रहे और समय पर काम समाप्त किया जा सके।

मेरी वर्षों से एक माँग है, आज सुबह क्वेश्चन ऑवर में भी मेरी एक माँग थी कि महुआ-सूरत एक्सप्रेस ट्रेन (12946 और 12945) साप्ताहिक चलती है, इस ट्रेन को प्रतिदिन के आधार पर मुम्बई तक चलाया जाये। जिससे लोगों के आवागमन को सुचारू किया जा सके। मैं इस संदर्भ में वर्षों से मांग करता आया हूं, परंतु अभी तक कोई कार्य नहीं हुआ है। सूरत डायमंड सिटी होने के कारण एक वाणिज्यिक शहर भी है, इस वजह से इस रूट पर बड़ी संख्या में लोग आवागमन करते हैं तथा हजारों व्यापारी इस रूट का उपयोग करते हैं। लेकिन खेद के साथ यह कहना पड़ता है कि महुआ–सूरत एक्सप्रेस इस रूट की एकमात्र ट्रेन है, जो पूरे सप्ताह में एक दिन ही चलती है, जिसके कारण यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है, इसलिए इसे प्रतिदिन के आधार पर मुंबई तक चलाया जाये।

इसके अतिरिक्त अमरेली, जूनागढ़, भावनगर, सुरेंद्र नगर इन सभी डिस्ट्रिक्टों में व्यावसायिक गतिविधियाँ निरंतर चलती रहती है, लोगों की आवाजाही सूरत के लिए अत्यधिक होता है, परंतु रेल यातायात से इस स्थान को अभी तक नहीं जोड़ा गया है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि महुआ–सूरत ट्रेन को मुम्बई तक प्रतिदिन चलाया जाये।

आखिर में, हमारी सरकार का ध्येय है कि सबका साथ–सबका विकास हो। मैं एक बात जरूर कहना चाहता हूं कि मेरे अमरेली क्षेत्र में महुआ पड़ता है, यहां पर प्याज का बहुत उत्पादन होता है। यहां पर ट्रेन रैक दिया जाए, ताकि व्यापारियों व किसानों को अधिक लाभ मिल सके।

अंत में, मैं इस सरकार का और माननीय मंत्री जी का बहुत–बहुत धन्यवाद करता हूं।

***श्रीमती वीणा देवी(मुंगेर)** ः**मैं** अपने संसदीय क्षेत्र मुंगेर अन्तर्गत जिला- पटना, लखीसराय व मुंगेर के लिए रेल सम्बंधी महत्वपूर्ण कार्यों की मांग करती हूँ-

रेलवे स्टेशन जिला- पटना अन्तर्गत, बाढ़ रेलवे स्टेशन के निकट- बुढाउदीन चक- मिल्की गांव के बीच समपार पुल तथा पतनेर मनकट्टा रेलवे स्टेशन फुटओवर ब्रिज का निर्माण, (बुढाउदीन चक- मिल्की गांव की महिलायें रेल लाइन की प्रतिदिन प्रातःकाल पूजा अर्चना होती है। जिसका अनेकों बार समाचार मीडिया ने प्रकाशित भी किया है)।

दानापुर मण्डल अन्तर्गत बाढ़, पुणारख, मोर, मोकामा, बड़हिया, मनकट्टा लखीसराय, पतनेर तथा मालदा मण्डल अन्तर्गत पुरब सराय, रतनपुर, बरियारपुर मननपुर स्टेशनों पर पेयजल, शौचालय तथा सौंदर्यीकरण तथा पुरब सराय, मोकामा, लखीसराय, बाढ रेलवे स्टेशनों पर सुबह 8.00 बजे से 14.00 बजे तक चालू रेल टिकट आरक्षण केन्द्र को कम से कम 12 घंटे तक (शनिवार व रविवार सहित) समय बढ़ाना।

निम्नलिखित स्टेशनों पर ट्रेनों का ठहराव किया जाए-

अथमलगोला स्टेशन- 18697/18698, व 18183/18184/ 2-मोकामा स्टेशन-22405/22406, 13423/13424, 12324/12325 व 12487/12488/ 3-डुमरी हॉल्ट-63221/63222/ 4-लखीसराय- 12327/12328/ 5-रतनपुर- 13419/13420, व 13023/13024/ 6-कजरा-13415/13426 व 15619/15620/ 7-धरहरा-18603/18604

निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों पर विस्तारीकरण किया जाए-

1-बडहिया, 2-मोर, 3-शिवनार, 4-पंडारक, 5-मोकामा, 6-रतनपुर, 7-बरियारपुर

मालदा डिवीजन अन्तर्गत मुंगेर-जमालपुर के बीच में सफियाबाद, जो अंग्रेजों द्वारा स्थापित किया गया था, नई रेल लाइन बनने के बाद से बन्द कर दिया है, जिससे अनेकों गांव प्रभावित है और सफियाबाद हॉल्ट को पुनः चालू करने हेतु आम जनता द्वारा धरना प्रदर्शन किया जा चुका है। सफियाबाद हॉल्ट एन.एच.-8 से सटा हुआ है और बाबा वैद्यनाथ, देवघर (झारखण्ड) इसी मार्ग से जाते है इसलिये सफियाबाद हॉल्ट बहुत महत्वपूर्ण हॉल्ट है इसको तत्काल प्रभाव से चालू करना आवश्यक है।

मेरे संसदीय क्षेत्र अंतर्गत जिला पटना, मोकामा में कार्यरत भारत वैगन एण्ड ई.क.लि. का रेल कारखाना जमालपुर में विलय करके उसका विस्तारीकरण करने हेतु रेल बजट में शामिल किया जाये।

उपरोक्त बिन्दुओं पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए अपनी ओर से रेल बजट का समर्थन करती हूँ।

*DR. A. SAMPATH (ATTINGAL): First of all, I would like to express my strong reservations, if not anguish, against the ending of a 92 year old practice of a Separate Railway Budget. Neither any discussion nor any consultation was done in the Parliament or in

Parliamentary Committees in this regard. The Finance Minister merely took only three minutes to speak about Railways. The pre-budget discussions, raising of demands and hopes through various media and also the pose-budget discussion which occupied space in the public domain, have all become a bygone history.

Now it seems a pity that the MPs of the largest multi party democratic country have to discuss on the people's largest mode of transport as one among the discussions on other demands for grants! The privatization is not a panacea of the problems and we do not have any successful P.P.P. models for Railway projects before us.

The mounting number of vacancies in Railways is alarming and the safety component is being compromised. Our railways should be able to provide comfort and safety to the passengers. Freight revenues should increase. More Government funding is necessary for the developmental activities. The PSUs and banks can help railways follow the footsteps of LIC.

The track doubling, adequate rolling stocks, passenger amenities, more number of train services, ROBs, etc. are urgent needs of the State of Kerala. We need more women friendly atmosphere in trains as well as in the platforms. The stinking smell of the platforms and railway tracks can be avoided by construction of more toilets and also bio-toilets. Railways should become the role model in the employer-employee relations. The contract workers and casual workers are exploited by the contractors. The principle of "Equal Pay for Equal Work" which was reminded by the Supreme Court is to be implemented first in the Railways.

A separate railway zone consisting of the divisions of Trivandrum, Palakkad, Salem and a portion of Konkan Railways is the need of the day. Trivandrum should be the Headquarters of such a new zone. If there is any criteria for stoppages, that should be followed. Why the neglect towards Varkala- which is earning around Rs.9 crores of rupees per annum? Varkala needs more trains stoppages as it is the Holy Samadhi Place of Sree Narayana Guru. It is an emerging tourist destination also. Chiryankeezhu Railway Station's genuine demand for a two minutes stoppage of Parasuram Express is about two decades old. The Kadakkavur railway station is having a century old building which should be declared as a heritage building and more trains have to be provided stoppages here because of the closeness with the SAGY Panchayath of Anchuthengu, where the first people's revolt against English East India Company broke out in 1721, known as the Attingal Revolt.

All trains starting from Kochuveli should have a stoppage either at any one among the above said 3 stations, viz, Chirayankeezhu, Kadakkavur and Varkala. The Railway stations at Kaniyapuram and at Murukkumpuzha are nearest to the CRPF Pallippuram Camp and also nearest to the Techno Park Campus as well as the newly emerging Techno-city. The new practice of handling over smaller stations to private parties and terming of halt stations should be avoided. The private individuals do not and cannot cater even to the basic necessities of smaller stations with meager revenue they may get. The sad plight of the historical stations like Edava and Kappil are best examples.

In Varkala-Sivigiri, just to the north of the station at Punnamoodu junction, we need an ROB instead of present day railway gate, where traffic jams are a continuous phenomenon. The already declared ROB at Edava should start construction.

The Keralities have to travel quite a long distance and hence need more trains. The connectivity to Guwahati, Hyderabad, Tata Nagar, Bangalore, Mumbai, Ahamadabad, Ajmer, Lucknow, Delhi, Amritsar, Jammu, Bhopal, etc. should be increased. Rajdhani Express should be a daily train. We also need a Trrivandrum - Nagercoil - Chennai - Howrah train. One new EPRS centre has to be opened at Kilimannur, the north east corner of the capital district. The prestigious K K Express should be allotted new rakes and cleaner pantry car should be allotted to all Kerala bound long distance trains. South Indian menu should also be promoted.

As far as possible, catering staff should include locals also. The language barriers should not be a barrier for comfortable journey.

Nemom at Pallichal should be developed as a Coaching Yard and should be developed as Trivandrum (South) Terminal.

SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL): I would like to thank our former chief minister of Tamil Nadu late Puratchi Thalaivi Amma for providing me an opportunity to submit my speech on Railway finances, 2017-18.

This budget is very significant and important since it is the first time since 1924 that the railway budget has been merged with the Union Budget.

It is observed that the total proposed revenue for 2017-18 is 1,78,350 crores, which is an increase of 9% from 2016-17. At the same time, the total expenditure for 2017-18 is projected as 1,80,550 crores, which is 10% increase from 2016-17. The revenue for the railways may be increased from other sources to meet the expenditures.

I would like to appreciate the initiative of the railways for the passenger safety, called 'Rastriya Rail Swaraksha Kosh' with a corpus of 1 lakh crore rupees for 5 years. I would like to place some of my demands below for consideration:

1. Railway Route extension from Dindigul to Sabarimalai via Nilakottai, Vathalakundu, Periya Kulam, Theni, Cumban and Kumli.

2. Sabarimalai, being Lord Ayyapa's Divine Shrine and worship place for crores of devotees, the dedvotees flock over there to get His Blessings throughout the year. People from Southern India find extremely difficult to reach there as there is no train facility from Dindigul. So, Railway Route extension from Dindigul to Sabarimalai via Nilakottai, Vathalakundu, Periya Kulam, Theni, Cumbam and Kumli should be done immediately. When it is introduced, it will be a great profit for the Southern Railway as well as for the Kerala Tourism. The devotees also can reach quickly and comfortably to obtain Lord Ayyapa's blessings.

3. Trichy to Dindigul II phase Train route has to be speeded up.

4. All the Express and Superfast Express trains should stop at Kodai Road junction. (Vaigai Express, Podhigai Express, Nellai Express Kanyakumari Express, Guruvayur Express.)

   Kodai Road junction being the main junction to go to Kodaikannal, the Princess of the Hills, many of the Foreign and Inland tourists find very difficult to reach the spot as many of the major trains don't stop here. (For example: Vaigai Express, Podhigai Express, Nellai Express, Kanyakumari Express, Guruvayur Express). It is the right of the tourists that they stop here, so that they can enjoy their journey without much difficulty.

5. Introduce an Express Train from Chennai Egmore to Palani via Vulupuram, Trichy and Dindigul. Palani, being Lord Muruga's Divine shrine, devotees come over here from many parts of South India. There are no trains from Egmore Station, Chennai. There is only one train from Chennai Central to Palani around 9 p.m. I wish there should be an Express Train from Egmore to Palani directly via Vilupuram, Trichy and Dindigul.

6. There is a need to build New Good Shed at Tamaraipadi so as to avoid traffic congestion and public inconvenience in Dindigul City. There is a hell of trouble inside the city caused by Goods vehicles and trucks. They jam the whole busy road during the peak hours. The position of the traffic is miserable, because they transport goods from Dindigul Railway Station Warehouse to their targeted or respective places. At times they don't follow the traffic rules inside the city. At times, the traffic controllers too find extremely miserable to solve the situation. So, it is the demand of the city people or the public that there should be a warehouse built near Tamaraipadi to avoid such an awkward situation inside the city.

7. An Over Bridge is to be built at the railway crossing of Gandhigram Rural University. Gandhigram Rural University Campus is very vast and wide. Thousands and thousands of college students and Kendriya Vidhyala students reach there to get the best education provided by the Central Government. Due to Railway crossing here, their study schedule is very much affected as so many trains pass by during morning as well as afternoon times. Most of the times, 2 passenger trains and goods pass by. The gate is closed for more than 30 to 45 minutes. It is very much affecting them. So, may I request the Honorable Railway Minister to build an Over bridge at this Railway Crossing as early as possible to make students studies feasible. Not only that but also there is no other connectivity of the road here to reach the campus. During the raining season, still it is very horrible. So it is the need of the time to consider it.

8. Local Electric Train has to be introduced from Dindigul to Madurai Junction. Madurai being the Temple City and Dindigul being the Business Centre, the passengers are more to travel throughout the day. For business sake and study sake, many people travel. So if there is Local Electric Train facility, the Railway can profit a lot and the transportation also becomes much easier. So, introducing Local Electric Train is a must to link these two major cities.

9. There is a need to build Railway Gate Guard Rooms at every major crossing of the villages from Dindgul to Madurai, in order to avoid accidents. To avoid accidents, the Railway Department should consider building Railway guard rooms wherever it is not there in the main crossings. Villagers are not aware of this. They cross the railway lines whenever they wish without looking at either side. So the department has to build it wherever it is needed and a survey can be conducted in such crossings.

10. Kodai Road Railway Junction has to be modernized. Kodai Road Railway Junction being the main Junction to reach the Kodaikannal Hill Station, it is needed to be modernized as best as possible. Because so many tourists come over here and if there is no much facility here, they are put in difficulty. Therefore, it has to be up to the mark. Or else we may lose much income in the Tourism. It is a heavy loss for Our Indian tourism. So, we have to modernize it in such a way that tourists should feel like visiting it again and again.

11. Rebuild the over bridge at Dindigul Railway Station with escalators. Dindigul Railway Junction's condition is becoming very worst day by day. The passengers are finding very difficult to cross the tracks to reach the other platforms. It is the set time to repair the crossing bridge which exists already and escalators can be introduced to climb over the bridges.

12. Display has to be there for the Special Trains (TEN Express), etc. Some of the special Trains' names are not displayed on the display boards or screens at the major stations. For example, Trinelveli Express, which is well known as TEN Express is not displayed on the screen. Passengers find it very difficult to reach their respective platforms. To avoid the confusion, the In-charge should see that it is being screened in time and the proper announcement should be made.

Below are some miscellaneous points to be considered by the Government:

1. Extension of Trichy to Trinelvely Intercity (22627/28) to Trivendrum.

2. New Daily Superfast train between Chennai Central to Neagercoil via Namakal and Dindigul.

3. Regularizing Nagercoil to Yeshvantpur weekly Sunday Special (via Dindigul).

4. Trivandrum-Velankanni and Karaikal daily overnight express train should be introduced.

5. Extension of all Palani bound train up to Pollachi.

6. Introduction of a new intercity superfast train between Combatore- Nagercoil via. Plani and Dindigul.

7. Extension of 16343/16344 Trivandrum - Palakkad Town Amrita Express to Rameswarram via Palani and Dindigul.

8. Intoduction of a new weekly superfast train between Tirunelvely to Dadar via Dindigul and Palani.

9. Extension of any one Madurai-Rameswaram passenger train to Polloachi via Dindigul and Palani.

10. Conversion of 22205/22206 Chennai-Madurai Duronto into a full A/C train, with extension to Trivandurm with stoppage at Dindigul Junction.

11. Conversion of Kanyakumari-Nizamuddin 12641/42 Tirukkural Express Bi-Weekly to daily via Dindigul.

12. Introduction of a daily superfast train between Kanniyakumari and Hyderabad via Dindigul, Trichy, Tiruvannamali and Tirupati.

13. Rescheduling of 16724 Trivandrum-Chennai 'Ananthapuri Express' arrival time at Chennai Egmore to 8:10 hrs.

14. It is requested to operate a new daily train service between Kochuveli and Karaikal via Dindigul, Trichy, Tiruvarur.

15. Extension of Chennai Central- Bilaspur weekly 12852/12851 express to Nagercoil via Dindigul.

16. Extension of Chennai Egmore - Dibrugarh weekly 15929/16930 express to Kanyakumari Via. Dindigul.

17. Extension of Chennai Central - Shalimar Weekly 22826/22825 express to Nagercoil via Dindigul.

18. 11022/11021 Tirunelveli- Dadar Tri-weekly Express may please be diverted via Karur, Namakkal, Salem and be extended up to Nagercoil Junction.

19. Extension of Chennai Central- Nizamuddin Rajdhani Express weekly service to Kanyakumari or Trivandrum Via Dindigul, Tirunelveli, Nagercoil.

20. Introduction of a Nagercoil - Chennai Central AC daily super fast train via Dindigul.

21. Doubling of Madurai - Kanniyakumari Route (246 K.M.).

22. During Thiruvannamalai Annamalaiyar Temple Festival time (December 05 and December 06) special train service should be introduced to enable devotees to visit the temple in the following routes:

Kanyakumari - Thiruvannamalai via Villupuram

Trivandrum - Thiruvannamalai via Nagercoil

Nagercoil - Chennai Central via Thiruvannamali

Kanayakumari - Tirupati via Thiruvannamalai

23. Extension of the present Mangalore - Trivandrum 16603/16604 Maveli Express up to Kanyakumari.

24. Increase in the Service of Kanyakumari - Puducherry 16862/16861 Weekly to Daily.

25. Introduction of Nagercoil to Chennai Central full AC daily super fast train Service via Madurai, Virudhachalam, Chennai Egmore.

*__श्री राजकुमार सैनी (कुरूक्षेत्र)__ः माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब देश के अन्दर बुलेट ट्रेन के सपने को साकार करने का प्रयास किया जा रहा है, वहीं मेरे लोकसभा क्षेत्र में कुरूक्षेत्र एक ऐतिहासिक व धार्मिक स्थान है, जिस का रेलवे जवशन सिर्फ हरियाणा पंजाब को तो जोड़ता है परन्तु हरिद्वार जो हमारी आस्था व अन्तिम द्वार के रूप में विख्यात है। जहां कुंभ के मेले में अस्थियां विसर्जित करने इस जंवशन से हजारों लोग आते जाते है, जो लोग हरिद्वार जाने वाले है, उनको या तो अम्बाला या फिर दिल्ली के रास्ते जाना पडता है। रेलवे देश की जीवनदायनी रेखा है जो देश की आर्थिक ओर सांस्कृतिक स्थिति को बढ़ाती है। जिसके लिए रेलवे की कुल पुंजी व विकास सम्बंधी व्यय 1,31000 करोड़ रखा है। जिसमें कुरूक्षेत्र से हरिद्वार की नई रेल लाइन को भी जोड़ा जाए।

*DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): I would like to lay the following Demands in respect of my Parliamentary constituency during discussions on the Demands for Grants on Railway Budget, 2017-18.

Creation of new Railway division at Jharsuguda.

Creation of new railway line between Bargarh-Nuapada via Padmapur.

Construction of railway over bridge at Jagannath Nagar, Barpalli, District Bargarh.

Modernization/Upgradation of all the railway stations under my constituency.

Stoppages and extension of trains at the following stations:

a. Extension of Puri-Sambalpur Intercity Express (Train No. 18303-18304) up to Bolangir.

b. Stoppage of Bhubaneswar-Bolangir Intercity Express (Train No. 12893-12894) and Nagabali Express (Train No. 18309-

18310) at Attabira, Bargrh.

c. Stoppage of Rourkela Koraput Express (Train No. 18107-18108), Shirdi Said Express (Train No. 18407-18408), Puri LTT Express (Train No. 12145-12146), Puri Ajmer Express, Nagabali Express at Barpalli Station, District Bargharh.

d. Extension of Raigarh-Gondia Jansatabdi Express (Train No. 12069-12070) to Jharsuguda and Bilaspur-Raigarh passenger to Sambalpur.

e. Extension of Sambalpur-Rayagada (Train No. 18301-18302) to Visakhapatnam.

f. Stoppages of Puri-Haridwar Utkal Express (Train No. 18477/18478) and Rourkela-Bhubanesar Intercity Express (Train No. 18105/18106) at Bagdihi, Jharsaguda.

g. Stoppages of Durg-Danapur South Bihar Express (Train No. 13287) and Puri-Howrah Azad Hind Express (Train No. 12130) at Belpahar, Jharsaguda.

h. Extension of Jammu Tawi Express up to Titlagarh.

i. Extension of Raigarh-Gondia Janshatabdi (Train No. 12069/70) Express to Jharsududa.

j. Extension of Bilaspur-Raigarh passenger to Sambalpur.

k. Running of new Rajdhani Express from Bhubanesar to New Delhi via Sambalpur.

l. The decision of diversion of Titilagarh-Bilaspur, Bilaspur-Titilagarh passenger (Train No. 58213 and 58214) and halting at Jharsuguda Road Station without touching Jharsuguda Main Station should be stopped.

m. Direct linkage of train from Bargarh to Delhi and Allahabad.

I would like to humbly submit here that I have already raised those issues during the last and current sessions of Lok Sabha and many times discussed at the DRM and GM levels of Railways, and also requested the Hon'ble Railway Minister for necessary action, as there is a large public demands with good revenue returns. I will be very happy if those demands are fulfilled and implemented at the earliest in the interest of public.

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Hon. Chairperson Sir, I thank you for allowing me to speak on this Rail Budget and I also thank my party. For the first time after Independence, India has dispensed with a separate Rail Budget. Rail Budget has not gone down well with the railway fraternity. Various organizations and activists say that the Budget announced nothing that could cheer up the mood of lakhs of passengers who use Indian Railway's services daily.

Railways is the lifeline of the common citizen. I often travel in train and with a heavy heart, I am very pained to say that railway tracks at New Delhi railway station are very dirty and there is very stinking smell. I boarded Ashram Express last week. The cleanliness of the train is very bad; toilets are very dirty. Even the blankets which are given in the first class AC compartments are not in proper condition. In the Budget, it is mentioned that 500 railway stations will be provided with lifts and escalators. But the reality is different. In many stations, they do not work.

It is mentioned that in the next three years, stations will be modified and upgraded. Arambag railway station and Tarakeswar railway station need to be upgraded which our hon. Chief Minister and former Railway Minister Mamta Banerjee had thought to promote tourism and set up a corridor among the temples of Bishnupur, Tarakeswar, Kamarpukur which is the birthplace of Lord Ramakrishna Dev, and Bowaichandi. She had sanctioned Arambagh- Bouichundi rail line of 31 kilometres in the Rail Budget 2010-11 to change the socio-economic scenario for the people of Arambag.

I urge the Railway Minister to expedite the projects and allot sufficient funds. I would also request the hon. Minister to start the work of ROB at Kamarkundu railway station and expedite the project. There is also demand for a sub-way at Chandanpur railway station which is the need of the hour for the farmers and people residing there. With these words, I conclude.

HON. CHAIRPERSON : Shri Manoj Sinha, you are not only a Minister but also a senior leader. Many hon. Members have not been able to speak; only 60 Members have participated in the discussion so far. They have got lengthy speeches. Whatever time you have fixed, I know that you are available. Every Member has got his own demands. This is the problem all over the country. Please address these things. I will not give more than two minutes each to the Members who are left.

श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम) : माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले आपका बहुत–बहुत आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे वर्ष 2017–18 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है। यह आदिवासी क्षेत्रों का मामला है, अगर हम नहीं बताएंगे तो कौन बताएगा।

माननीय सभापति जी, माननीय वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में रेलवे के लिए चार प्रमुख बातों पर अपना ध्यान केन्द्रित किया था, जो कि रेल संरक्षा, कैपिटल और विकास के कार्य, सफाई एवं

वित्त और लेखाओं में सुधार हैं, लेकिन इसके विपरीत वर्ष 2016-17 में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई और 8 रेल दुर्घटनाओं में 200 लोगों की जानें गईं। वर्ष 2012-13 में काकोडकर समिति का गठन किया गया था, उस आधार पर 5 वर्षों के लिए एक हजार करोड़ रुपए, अर्थात प्रतिवर्ष के मान से 20 हजार करोड़ रुपए रेलवे संरक्षा के लिए बजट में रखा गया था। इसके अतिरिक्त 5 हजार करोड़ वित्त मंत्रालय द्वारा दिया जा रहा है। इससे जाहिर होता है कि इस 5 हजार करोड़ रुपए को जुटाने के लिए रेल किरायों में वृद्धि करने का एक आवश्यक रूप से गुप्त एजेंडा सरकार का है। कहावत जैसे मालवा में है, ' घर भाड़े, दुकान भाड़े, छोरा-छोरी जतेबी झाड़े ' वाला मामला भाजपा कर रही है। आज हालत बहुत खराब है। जो किराया बढ़ना है, उसे बजट में बताया जाना चाहिए, पर पीछे के दरवाजे से, बाहर जाकर किराया बढ़ाया जाएगा, तो यह हाउस का अपमान है। कैपिटल विकास कार्य के अच्छे प्रबंध सरकार करेगी, लेकिन यह कैसे संभव होगा। 8,500 करोड़ रुपये 7वें वेतन आयोग के खर्च के लिए मजबूरी में उसको यात्री भाड़ा बढ़ाना पड़ेगा, किराया बढ़ाना पड़ेगा और प्लेटफार्म टिकट का मूल्य भी बढ़ाना पड़ेगा। यह स्थिति आएगी।

रेलवे की सफाई के लिए वर्ष 2019 तक सभी रेलगाड़ियों में बायो-टायलेट बनाने की बात हुई है। कई सदस्यों ने कहा कि हमारी सरकार ने टायलेट बना दिए। क्या पहले ट्रेन में टायलेट ही नहीं थे? अब ये नई बात कह रहे हैं, टायलेट लगाये हैं, खुशियां मना रहे हैं। बायो टायलेट बनाने की जो बात कही गई, तो इन टायलेट्स को साफ करने और उनके भर जाने पर होने वाली गंदगी और उसे दूर करने के कुछ उपाय नहीं बताए हैं। वहां गंदगी फैलेगी। इससे रेलवे को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। रेल यात्रियों की सुरक्षा को भारी खतरा उत्पन्न होने की संभावना है। वित्त और वित्त प्रबंध की खामियों की वजह से भारतीय रेल अपने भारी घाटे की वजह से सरकार के लिए सिरदर्द साबित होगी।

मैं अब अपने संसदीय क्षेत्र पर आता हूं। इस अवसर पर मैं अपने संसदीय क्षेत्र रतलाम, झाबुआ, अलिराजपुर आदि महत्वपूर्ण रेल लाइनों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, जो कि आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। पंचमहल, गुजरात होते हुए सीधे इंदौर-मालवा में ट्रेन चलती है, उसका हमारे तत्कालीन प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी ने शिलान्यास किया था। इंदौर-दाहोद लाइन की लंबाई 201 किलोमीटर है तथा लागत 1,640 करोड़ रुपये है, लेकिन वर्ष 2016 तक मात्र 332 करोड़ रुपये ही खर्च किए गए हैं। उसी तरह से धार-छोटा उदेपुर, जिसकी लंबाई 157 किलोमीटर है तथा उसका 1,347 करोड़ रुपए का बजट है, इस पर मात्र 270 करोड़ रुपए ही इस सरकार ने खर्च किए हैं। इसी तरह से बांसवाड़ा, डूंगरपुर रेलवे लाइन, जिसकी लंबाई 176 किलोमीटर है। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी का भाषण मंत्री जी को दे दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

***श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर)**: मैं सरकार का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र उदयपुर, राजस्थान की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

उदयपुर संभाग मुख्यालय है यह जन जाति बाहुल्य संभाग है तथा यह पर्यटन की दृष्टि से विश्व के मानचित्र पर मुख्य पर्यटन स्थल के रूप में प्रसिद्ध है। यह भारत के 20 शहरो में स्मार्ट सिटी के रूप में 16वें स्थान पर नाम दर्ज है। मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि उदयपुर सिटी से हरिद्वार (उ.प्र.) तक नई रेल चलाई जाए। उदयपुर से वैष्णो देवी तक नई रेल लाईन जो पूजा एक्सप्रेस अजमेर तक चल रही है उसे उदयपुर सीटी तक बढ़ाई जाए। उदयपुर से अहमदाबाद तक आमान परिवर्तन में पर्याप्त बजट आवंटन किया जाये ताकि 2017 तक कार्य पूरा किया जा सके।

0

***श्री आलोक संजर (भोपाल)**: मैं रेलवे की अनुदान मांगों 2017-18 का समर्थन करता हूँ। आज हम देखे तो भारतीय रेल भारत की प्रगति और आर्थिक विकास को आगे बढ़ाना चाहते हैं। आज देश मुक्त कंठ से प्रशंसा कर रहा है कि रेलवे की ट्वीटर सेवा काफी प्रभावी रूप से कार्य कर रही है, इसके माध्यम से पैसेजर अपनी समस्या को रेल मंत्री व रेल अधिकारी को अवगत करा सकता है और उस रेल यात्री की समस्या का निदान अविलंब हो जाता है। आज रेलवे में आईआरसीटीसी के माध्यम से ई टिकटिंग की व्यवस्था हो जाने से यात्रियों को काफी सुविधायें प्राप्त होने लगी है। साथ ही रेलवे बोर्ड यह व्यवस्था भी बनाने जा रहा है कि अगर कोई ट्रेन लेट चल रही है जो इसकी सूचना यात्री को एसएमएस के द्वारा दो घंटे पहले ही मिल जायेगी। मैं प्रशंसा करना चाहूंगा कि पहले की अपेक्षा आज लोग भारतीय रेल में बहुत अच्छी प्रकार की सुविधायें प्राप्त कर रहे है।

रेल मंत्री व उनके विभाग ने रेल व यात्रियों की सुरक्षा के लिए जो सीसीटीवी लगाने की पहल की है अनुकरणीय है, सिनियर सिटीजन को मिलने वाली छूट एसएमएस आधारित क्लीन माई कोच सेवा अनुकरणीय पहल है। मेरा आग्रह है कि भोपाल मेन स्टेशन पर दिव्यांग बंधुओं के लिए लिफ्ट या एस्केलेटर की व्यवस्था करने की विशेष कृपा करेंगे। माननीय वित्त मंत्री श्री जेटली जी ने बजट भाषण में उल्लेख किया था कि देश के लगभग 500 स्टेशनों पर यह सुविधा दी जाएगी।

भोपाल में (मंडीदीप-रायसेन) को मिलाकर लगभग 3 लाख से अधिक जनसंख्या के यात्रियों की सुविधा के दृष्टिगत केरला एक्स व मंगला एक्स का स्टापेज की मांग है। पुरानी मांग हबीबगंज से पूना के लिए ट्रेन हफ्ते में तीन दिन चलायी जाये। अंत में देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी एवं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभू जी के प्रति सम्पूर्ण संसदीय क्षेत्र की ओर से आभार है कि भोपाल में हबीबगंज रेलवे स्टेशन वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनने की दिशा में गतिशील है। निश्चित ही मध्य प्रदेश का हृदय प्रदेश है और हृदय प्रदेश का हृदय भोपाल है और काफी संभावनायें इस शहर से है रेलों के कारण विकास और बढ़ सकेगा।

1

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): I am thankful to you for allowing me to speak in this Railway Budget. We had expected some new trains to be declared in this Budget but it has not been done. Some trains have been declared for the pilgrimage and tourist places without mentioning any name.

I request for a Rajdhani Express train from New Delhi to Agartala up and down for better connectivity with the North-East. Due to scarcity of time, I am going into only the Demands.

There is a need to improve passenger facilities like provision of safe drinking water at Bhagawangola and Murshidabad railway stations in the Sealdah section under the Eastern Railway. There is a need to construct a new railway line from Berhampur to Karimpur via Islampur, Domkal and Jalangi under the Sealdah section. There is a need to complete the remaining part of the approach road from Nashipur to Azimganj junction and to functionalise the railway bridge over river Bhagirathi in the Sealdah section.

I would request the Railway Minister to withdraw the felxi fair system applied in some premier trains. I would also request the Minister to convert train Nos. 53172 and 53181 Lalgola Passenger trains into galloping or express trains and attach at least two air-conditioned sleeper coaches with

these two trains.

Sir, there is a need to construct one underpass near Azimganj City Railway Station under Howrah Section in the North Eastern Railway.

Sir, I request you to expedite the work of double line from Katwa to Farakka under Howrah Section. There is a need to convert Pirtala halt Station to a flag station under Sealdah Section in the Eastern Railway. Now, I conclude.

2

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Let me profusely thank the hon. Minister of Railways for sanctioning several incentives for my constituency Tirupati like stoppage of trains, introduction of several trains, sanctioning of subways and RoBs and many other things like wi-fi at many places and all that. On behalf of the people of my constituency Tirupati, I profusely thank the hon. Minister of Railways.

Sir, there is a need for the conversion of level crossings in Sullurpeta which has been split up into two towns. For the last seventy years, they have been asking for the conversion of level crossings in Sullurpeta into a subway. Similarly, in Tirupati, two subways are required where literally the railway track has split up the town into two towns. So, at Rayalacheruvu and Venkateswara, subways are required.

As per the States Reorganisation Act, a zone would be created at Vizag and the people of Andhra Pradesh are looking forward to the hon. Minister of Railways to announce a special railway zone in Vizag. The most important thing is that the GT Express Train may be allowed to stop at Sullurpeta where there is a population of more than one lakh. At Renigunta, the under-utilized carriage repair shop may be put into use so that it will create more employment at Renigunta. An Integral Coach Factory may be constructed at Renigunta as there is land availability.

Lastly, as has been promised in the States Reorganisation Act, the work relating to metro rails at Vizag, Guntur and Vijayawada be started at an earlier date.

3

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, taking advantage of your grace for participating on the Railways' Demands for Grants, I would like to flag the attention of the concerned Minister.

मनोज सिन्हा जी, मैं ज्यादा बात नहीं करना चाहता। बंगाल में ईस्ट-वैस्ट मैट्रो कॉरिडोर का ज्यादा बात नहीं करना चाहता। बंगाल में ईस्ट-वैस्ट मैट्रो कॉरिडोर का नतीजा क्या है, यह आपको बताना पड़ेगा।...(व्यवधान) हमारी तरफ से पहले बहुत सारे लो कॉस्ट आरयूबी दिए गए थे। उनका क्या नजीता है, पता नहीं है। आरओबी-131, 132 आज तक इम्प्लीमैंट नहीं हुआ। इसके अलावा आरयूबी घाघरा घाट है। मनोज सिन्हा जी, बंगाल में बहुत सारे प्रोजैक्ट्स पहले ऐलान हो चुके थे। उनकी क्या हालत है। वे होंगे या नहीं होंगे, होंगे तो कब होंगे। क्या आपने उनके लिए राशि दी है? हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं है। मैं निवेदन करूंगा कि कम से कम बंगाल और नार्थ ईस्ट इंडिया के लिए एक रेल कोच फैक्ट्री बनाइए। डिस्ट्रिक्ट मुर्शिदाबाद में ट्रॉली कार फैक्ट्री के लिए डिसिजन हो चुका था, बजट में उसे लाया गया था, लेकिन उस पर आज तक कुछ नहीं हुआ। इन छोटी-मोटी चीजों के बारे में आपसे मेरी दरख्वास्त है कि इन पर ध्यान दीजिए। आप बंगाल में जो नए प्रोजैक्ट्स लाने की तैयारी कर रहे हैं, बंगाल के लोगों को महसूस हो रहा है कि आपका मंत्रालय बंगाल की अच्छी तरह देखभाल नहीं करता, डिसक्रिमिनेशन करता है। This is the impression being derived at West Bengal that Bengal has been discriminated by your Government. So, this is up to you to solve the issue.

मनोज जी, मैं दो-तीन बिन्दुओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। पहला, रेलवे कन्वैंशन कमेटी रखने की जरूरत है या नहीं, क्योंकि डिविडैंड देने का अभी कोई रास्ता नहीं है।

दूसरी बात, फ्रेट अर्निंग घटती जा रही है, पेंशन फंड की क्या हालत है वैकेन्सीज को भी पूरा नहीं करते हैं इसलिए सेफ्टी का खतरा पैदा होता है, ज्यादा से ज्यादा हादसा डिरेलमेंट से होता है। डिरेलमेंट के साथ सेफ्टी का ताल्लुक है। आप इसकी देखभाल करें, इसी बात को बोलते हुए मैं डिमांड फॉर ग्रांट्स का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं।

4

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से झारखंड प्रदेश और खासकर गिरिडीह लोक सभा क्षेत्र की समस्या की ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। वर्ष 2017-18 के बजट में रेल मंत्रालय के अनुदानों की मांगों के समर्थन में खड़ा हुआ हूं।

महोदय, यह भारतीय रेल का ऐतिहासिक बजट है। आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने अंग्रेजों के शासनकाल से चले आ रहे रेल बजट को आम बजट में मिलाने का काम किया है, पूरे देश में इसकी सराहना हो रही है। खासकर रेलकर्मियों को यह आभास हो रहा है कि हमें अंग्रेजों वाले शासन से मुक्ति मिली है।

सभापति महोदय, रेल मंत्रालय में ट्रेनों के ठहराव और कुछ समस्याएं हैं, मैं उसके ऊपर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। चूंकि समय कम है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि मेरे क्षेत्र में गोमो में ओवरब्रिज बनाने का काम लगभग तीन वर्षों से पेन्डिंग पड़ा हुआ है। माननीय मंत्री जी ने काफी प्रयास किया है और आने वाले समय में इसका निदान होगा, ऐसा मुझे आभास है। बरकाकाना से नई दिल्ली के लिए गोमो होते हुए नई दिल्ली के लिए नई ट्रेन की व्यवस्था की जाए। धनबाद से नई दिल्ली के बीच एक्सप्रेस ट्रेन की व्यवस्था गिरिडीह से रांची वाया मधुपुर जन शताब्दी अथवा ईएमयू गाड़ी चलाने के संदर्भ में, पारसनाथ से मधुपुर रेल लाइन विस्तार के लिए माननीय मंत्री जी के सामने हम लोगों ने विषय को रखा है। उन्होंने आश्वस्त किया है कि इसे कराएंगे। जैनियों का बहुत बड़ा तीर्थस्थल मधुबन, पारसनाथ है। यहां पर 12938, 12939 हावड़ा गांधी धाम एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव, चन्द्रपुरा जंक्शन जहां पर कोयला और पॉवर दोनों का हब है। यहां पर टाटा अमृतसर एक्सप्रेस जिसका नंबर 18103, 18104 है और दरभंगा सिकंदराबाद एक्सप्रेस 17007 और 17008 के ठहराव के लिए, धनबाद भुवनेश्वर गरीब रथ एक्सप्रेस 12831, 12832 तेरो स्टेशन पर रांची पटना सुपरफास्ट एक्सप्रेस जिसका नम्बर 18625 18626 है और खांनडवी स्टेशन पर सतरहगाछी आनंद विहार एक्सप्रेस ट्रेन जिसका नम्बर 22857 है, पूरी-नंनदकानन एक्सप्रेस जो घटों खड़ी रहती है, जिसका नम्बर 12815 , 12816 है।

सभापति महोदय, मेरा माननीय मंत्री महोदय से आग्रह है कि इस पर आपका ध्यान रहे। यह बजट अपने आप में बहुत बड़ा बजट है। यह रेलवे मंत्रालय के लिए भी बहुत अच्छा है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

5

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुलम) : सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। चूंकि समय कम है, इसलिए मैं सीधा विषय पर आता हूं।

आंध्र प्रदेश का मुख्य और महत्वपूर्ण मुद्दा नए रेलवे जोन का है। रेलवे जोन की मांग 15 साल से हमारे लोगों ने और नेताओं ने केन्द्र सरकार के सामने रखी है और केन्द्र सरकार ने पूरी तरह से मदद करके कहा है कि रेलवे जोन को निश्चित रूप से हम आंध्र प्रदेश को देंगे। हमारा भी विश्वास है कि जब हमें नया रेलवे जोन मिलेगा तो आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोंदी जी की सरकार में ही मिले, लेकिन हम चाहते हैं कि इसे जल्द से जल्द बनाया जाए। विभाजन के बाद आंध्र प्रदेश और तेलंगाना बना है इससे आंध्र प्रदेश को आर्थिक नुकसान पहुंचा है, मानसिक पीड़ा हुई है। इसे पीछे रखकर हम आगे विकास और प्रगति की ओर बढ़ना चाहते हैं। अगर यह जल्द से जल्द हो, इसके लिए रेलवे का भी हिस्सा बनता है कि आंध्र प्रदेश की प्रगति में उनका भी हक बनता है इसके लिए हम चाहते हैं कि एक नया रेलवे जोन तुरंत बने जिसका हेडक्वार्टर विशाखापट्नम हो। वहां नए रेलवे जोन के लिए इफ्रास्ट्रक्चर है, वहां लैंड भी है और जो भी सुविधाएं होनी चाहिए, वे भी हैं, इसलिए वहां यह बनना चाहिए।

मेरी मांग है कि विशाखापटनम से लेकर विजयनगरम, श्रीकाकुलम से होते हुए काशी के लिए नई डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाए। इसके लिए हमने डिवीजनल, जीएम और मंत्रालय के लैवल पर बहुत से पत्र लिखे हैं, उन्होंने एक ही जवाब दिया कि बहुत सारे कनैक्शन हैं। महोदय, कनैक्शन लेकर तो हम लंदन भी पहुंच जाएंगे, लेकिन हमें डायरेक्ट ट्रेन चाहिए। अगर हम काशी जाना चाहते हैं तो बहुत असुविधा होती है। यहां बहुत बुजुर्ग लोग और बच्चे भी जाते हैं, उन्हें रात को दो बजे अनजान शहर में उतरकर दूसरी ट्रेन लेनी पड़ती है। हमें दूसरे राज्य की पुलिस से फोन पर बात करनी पड़ती है कि हमारे लोग वहां लापता हो गए हैं। इसे ध्यान में रखते हुए विशाखापटनम से काशी के लिए एक डायरेक्ट नई ट्रेन दी जाए, यह मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है।

6

SHRI NAGENDRA KUMAR PRADHAN (SAMBALPUR): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate on the Demands for Grants in respect of the Ministry of Railways.

Sir, there are certain trains which stops at different stations and halts for hours together. The Jammu-Tawi Express train reaches Rourkela and kept halting for a period of 16 hours. Would the hon. Minister consider the train to be extended up to Titlagarh? All MPs from Odisha have recommended this case and the General Manager, East Coast also has recommended this case for consideration. Necessary action may be taken in this regard.

Sir, the other point is that the Gondwana Express stops at Raigarh and is kept at halt for 14 hours. I request that the train should be extended up to Sambalpur. There was a meeting in this regard and all MPs agreed on this and also the General Manager, East Coast also has recommended the case to Railway Board for consideration.

The next point is that all MPs from Odisha, 21 from Lok Sabha and 10 from Rajya Sabha, cutting across party lines, including two Ministers, one Cabinet rank and the other one a Minister of State (Independent), have written a letter to start a Rajdhani Express from Bhubneswar to Delhi *via* Sambalpur. It is now running *via* Howrah. If that train could be made to travel *via* Sambalpur, then the distance will be reduced to 182 kilometers. The people of Odisha will be able to reach Delhi four to five hours early. I would like the hon. Railway Minister to take the decision as soon as possible.

Sir, the other point is that one ROB has been constructed in 1991 in NH 42 at Boend in the disctrict of Angul, Odisha. Unfortunately the bridge has not been completed as a result of which people are suffering a lot. Last point is that in my parliamentary constituency there is a station called Bamra which falls under the South Eastern Railways, where one ORB is essentially required. I would like to

request the hon. Minister to consider this proposal and the bridge may be constructed at the earliest.

Thank you.

7

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYANAGAR): Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants for the Ministry of Railways for the year 2017-18.

Under modernisation of Railways we are incorporating systems like anti-collision devices, train inter-locking system etc. I would like to know from the hon. Minister of Railways whether these devices are being adequately tested before they are installed.

Sir, the other point is that passenger safety is a big challenge for Indian Railways. With a view to protecting the passengers from crimes like theft, burglary, eve-teasing and molestation, I would like to request the hon. Minister for installation of CCTV camera in the coaches. It is necessary particularly for the long distance trains.

Sir, I have raised three times in this House about two Railway projects pertaining to my Parliamentary constituency which were the dream projects of the then hon. Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee. One of them is a project called the Canning – Bhangankhali. This project is pending since long. The other project is a extension project from Jayanagar to Moipeeth.

Thank you.

8

श्री शैलेश कुमार (भागलपुर): सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं सीधे विषय वस्तु पर आकर अपनी बात रखना चाहता हूं, जो मेरे क्षेत्र से संबंधित है। माननीय मंत्री जी भी हाउस में मौजूद हैं।

चूंकि मैं भागलपुर, बिहार लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। बिहार बहुत ही महत्वपूर्ण जगह है और वहां से मनोज बाबू का पुराना रिश्ता भी है। वर्ष 2008 में तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने वहां रेल मंडल कार्यालय का शिलान्यास किया था। उस समय वहां के पदाधिकारियों को डेपुटेशन भी दिया गया था।

सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि भागलपुर की जनता से ऐसी कौन सी गलती हो गयी, जिससे वह रेल मंडल का शिलान्यास होने के बावजूद भी आपने उसे हटाने का काम किया। आप सब जगह भाषण दिया करते हैं कि सबको एक समान, एक दृष्टि से देखा जायेगा। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि अगर आप उस भाषण को जमीन पर उतारना चाहते हैं, तो आपको भागलपुर में रेल मंडल कार्यालय निश्चित रूप से बनाना चाहिए। अगर ऐसा नहीं होगा, तो जो बिहार की जनता सोच रही है, देश की जनता समझ रही है, उस पर आप निश्चित रूप से उतरने का काम करेंगे।

सभापति महोदय, हमारी एक डिमांड यह है कि भागलपुर में रेल मंडल कार्यालय खोला जाना चाहिए। दूसरा, लतीपुर-महादेवपुर घाट, जो आपकी पूरी तरह से अबैंडन रेलवे है, वहां जमीन ऐसे ही पड़ी हुई है। गंगा नदी में कटाव के चलते उसकी आधी जमीन भी कट गयी है। मैं चाहूंगा कि उस जमीन को आप बिहार सरकार को देने का काम करें, ताकि वहां पर उससे संबंधित सब काम किये जा सकें।

तीसरा तैलख में रेलवे सम्पर्क कार्य है। आप वहां चाहे आरओबी बना दें या आरयूबी बना दें। मैं मनोज बाबू से भी कहना चाहूंगा, क्योंकि उनका भी वहां से पुराना रिश्ता है। आप इस तरफ ध्यान दीजिए।

9

*SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR): First and foremost, I would like to congratulate the Government's decision to merge the Railway budget with the General budget as a mandate to move away from the colonial era policy of British Government. This reform of merger will help the Railways get rid of the annual dividend they had to pay for gross budgetary support from the government every year. Further, the merger will not impact the functional autonomy of the railways but help in enhancing capital expenditure. It would help the Railways to raise extra capital expenditure that would allow them to enhance connectivity in the country and boost economic growth. This move was one of the reform agendas of the present Government under the leadership of our Hon'ble Prime Minister, Shri Narendra Modi ji. This also facilitated the budgetary exercise to be completed before March 31 and mark the beginning of expenditure on Public-funded schemes from April 1.

Railways are the backbone of the Indian public transport system and without stepping up investment and new technology the Indian Railways will not go any further. I would like to extend my sincere thanks to our Hon'ble Finance Minister, Shri Arun Jaitley ji for acknowledging the need of the hour and sanctioning the Railways' revenue for 2017-18 estimated at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17.

Moving on to one of the many takeaways from the Budget, there has been a switch from mere Railway announcements of new lines and projects in favour of execution. This is extremely important step to improve the financial health of the railways in India. Secondly, another important shift is focus on passenger safety in Railways. I thank our Hon'ble FM, Shri Jaitley ji for announcing the creation of the 'Rashtriya Rail Sanraksha Kosh' for enhanced Rail safety. This is a major announcement, which will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years (Rs. 20,000 crore per year). Along with, other safety related measures will include elimination of unmanned level crossings on broad gauge lines by 2020.

Besides, cleanliness and station development has been declared a top priority keeping the focus on investment. Total expenditure for 2017-18 is projected at Rs. 1,80,550 crore, which is a healthy 10% increase from the revised estimates of 2016-17. Under station development, 500 stations will be made differently-abled friendly by providing lifts and escalators. About 7,000 stations will be fed with solar power in the medium term. Works will be taken up for 2,000 railway stations as part of the 1,000 MW solar missions. As for cleanliness, 'coach mitra' facility will be introduced. This will be a single window interface to register all coach related complaints and requirement. By 2019, all coaches will be fitted with bio-toilets. I am thankful that a new Metro Rail Policy will be announced with focus on innovative models of implementation and financing, and standardization and indigenization of hardware and software to boost infrastructure and connectivity in our nation. Courtesy the Government's flagship 'Digital India', the Railway sector should optimize the facilities that it can offer; Wi-Fi connectivity along with more infrastructure projects should be prioritized.

The focus areas on (i) passenger safety, (ii) capital and development works, (iii) cleanliness, (iv) finance and accounting reforms are much needed to develop and sustain the Railways sector. This budget will have long-term positive impact on the national economy by effective execution, enhanced capital investment and infusion of technology along with IT, in the Railways. Appropriate steps have been taken towards fulfilling the Government's promise to enhance connectivity in the backward areas of the country.

I would like to draw the attention of the Government to issues pertaining to my constituency, Jamnagar. The induction of Shatabdi Express between Ahmedabad and Dwarka last year by the Hon'ble Railway Minister Shri Suresh Prabhu ji was a long-standing

demand of people of my constituency. If a fast train like Shatabdi Express in introduced, the journey period can be reduced to half. The intended high speed train service (Ahmedabad - Dwarka) will be a major boost in connectivity between the Industrial hubs in Gujarat (Jamnagar and Rajkot) to the state capital of Ahmedabad. Also, these towns are the hubs for the casting/forging and brass component industries.

In a further move to accelerate green initiatives as also to implement Prime Minister's Swacchh Bharat Abhiyan, I sincerely thank Minster of Railways for inaugurating and dedicating to the nation the Okha-Kanalus and Porbandar-Wansjaliya sections in Gujarat of Western Railways as Green Corridor Sections. Indian Railways, being the biggest commercial organization of the country, is continuously in practice to adopt environmentally sustainable practices so that environment is not degraded. Since the existence of Indian Railways, it has been a problem to make the railway-lines free from human waste discharge. But now, bio-toilets will be fitted in all new and existing trains and all railway lines in due course will be made completely free from human excreta.

Further, due to the strategic location of Jamnagar city, all three wings of the Armed Forces i.e. Indian Army, Indian Air Force and Indian Navy have units/establishments in Jamnagar will be benefitted. A high speed train line with Ahmedabad would provide a major respite to the men in uniform. Also, a direct train between Rajkot and Okha will benefit people of the constituency.

Secondly, conversion of Rajkot- New Delhi weekly train No. 19579-19580 to bi-weekly will make travel easier for the people who have to travel to New Delhi regularly for work and business purposes. Next, III-AC facility on Train No. 19565 - Okha Uttaranchal Express will make travel a little more convenient and comfortable for the people of the constituency. Lastly, electrification and doubling of tracks are crucial for the expansion of rail network. As we are all aware of the focus of the Government towards the development and modernization of facilities in railways especially with regard to electrification and doubling of tracks, I align my demands with the government's agenda of 1,500 km of electrification route. It would be good if electrification and doubling of tracks is prioritized for all the existing routes of my constituency. Therefore, I would request higher allocation to demand for grants and speeding up pending issues under Railways concerning the execution of infrastructure projects pertaining to my constituency.

Modernization of Jamnagar railway station must be prioritized. Jamnagar being the district headquarters of all the three defence forces and hosting close to 3500 brass and small scale industrial units has an ever increasing footfall of travellers. Additionally, biggest oil refineries of Reliance and Essar are situated near Jamnagar.

Even though many long distance trains originate and pass through Jamnagar, passenger amenities provided at the station is inadequate. Therefore, I request the Hon'ble Minister to take necessary steps to modernize Jamnagar railway station. This would also facilitate most long distance trains that originate or terminate at Hapa Railway station to be extended to Jamnagar Railway Station. Next, I request the Minster to construct a railway over-bridge near the entrance of Hapa Railway station. Also cleaning facilities must be upgraded at the stations. Finally, I would request the Ministry to expedite the work of second platform at Khambaliya station.

With this, I would like to specially mention that his budget will be an important tool towards the renovation of the nation. The best thing is that the State Governments are also enthusiastically participating in the expansion of our Railways. A detailed road-map in this direction has also been presented. Along with that, an effort has been made to seek the co-operation of passengers and the Railway employees as well. This will go a long way in democratization of decision-making process. Cost optimization, efficiency in management and accountability to the consumer is the focus of our Government, which is reflected in this budget. Once again, I congratulate the Hon'ble FM , Shri Arun Jaitley ji for presenting the budget, our Hon'ble Railways Minister Shri Suresh Prabhu ji for his constant endeavour to strengthen Indian Railways and our Hon'ble Prime Minster, Shri Narendra Modi ji and for his vision and support.

0

*__श्री रामदास सी. तडस (वर्धा)__ः 2017-18 के रेल बजट पर माननीय वित्त मंत्री जी का भाषण और बजट में रेल यात्रियों को प्रदान की गई और की जाने वाली सुविधाएँ अत्यंत लोककल्याणकारी और व्यवहारिक कदम हैं। इस बजट से साबित हुआ है कि यह सरकार घोषणा की सरकार नहीं बल्कि कार्य संस्कृति में जान भरने वाली सरकार है। पूर्व में लंबी घोषणओं की परिपाटी थी लेकिन वर्तमान सरकार में वर्तमान संसाधन के अनुसार रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ बनाने का विजन है।

हमें गर्व है कि मुझे राष्ट्रपति महात्मा गॉधी और भूदान आंदोलन के प्रणेता विनोबा भावे जी के कर्मस्थली क्षेत्र के सेवक के रूप में जनता की सेवा करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के रेल से संबंधित समस्याओं के निराकरण हेतु निम्नलिखित मांगों को रखना चाहता हूँ-

राष्ट्रपति महात्मा गांधी एवं आचार्या विनोबा भावे के नाम पर सेवाग्राम स्टेशन से मुबंई और पुणे के लिये नयी ट्रेन चालू करने की आवश्यकता है।

वर्धा (ज.) स्टेशन पर वर्ग 2 के प्रतीक्षालय से जोडकर टॉयलेट तथा बाथरूम का निर्माण की आवश्यकता है।

वर्धा स्टेशनपर प्लेट फॉर्म नं 1,2,3 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत निर्माण की आवश्यकता है। वर्धा स्टेशन पर अतिरिक्त पादचारी मार्ग **(फुट ओवर ब्रिज)** के निर्माण की जरूरत है।

सेवाग्राम स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं 1,2 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत निर्माण की आवश्यकता है। सेवाग्राम स्टेशन पर जेष्ट नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिये रैम्प के निर्माण की आवश्यकता है।

हिंगणघाट रेल स्थानक पर पूर्ण रूप से छत निर्माण की आवश्यकता है। हिंगणघाट रेल स्थानक जेष्ट नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिये रैम्प का निर्माण हिंगणघाट रेल उड्डाण पुल

(आरओबी) के लिए (मैगा ब्लॉक) मंजूर करने की आवश्यकता है।

वांदूर रेल स्थानक पर प्लेट फार्म नं. 1 व 2 पर छत का निर्माण तथा यात्रियों के बैठने हेतु पर्याप्त सुविधा की आवश्यकता है। वांदूर रेल स्थानक पर प्लेट फार्म तथा निकासी गेट के बाहर लाईट की व्यवस्था की आवश्यकता है। वांदूर रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने की पानी की व्यवस्था।

धामणगांव रेल स्थानक पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए रेल पुलिस चौकी एवं धामणगांव रेल स्थानक जेष्ट नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प के निर्माण की आवश्यकता है। धामणगांव रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने की पानी की व्यवस्था की आवश्यकता है।

वरूड एवं मोर्शी रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था, वरूड एवं मोशी के लिए संतरा उद्योग को बढावा देने हेतु रेल वैगन उपलब्ध कराया जाये एवं रेल वाणिज्य केन्द्र की आवश्यकता है। वरूड स्टेशन तथा बेनोडा स्टेशन पर शौचालय, स्वच्छ पेयजल एवं कवरशेड।

नरखेड-मरावती रेल मार्ग का विद्युतीकरण का कार्य में गति लाने की जरूरत है। नागपुर अमरावती (12110-12111) इंटरसेटी एक्सप्रेस गाडी एवं जबलपुर अमरावती एक्सप्रेस (12159-12160) का वांदूर रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए। नवजीवन एक्सप्रेस (12656-12655) का पुलगांव रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए। यशवंतपुर इंदोर यशवंतपुर (169301-19302) एक्सप्रेस एवं जयपुर सिंकदराबाद जयपुर का मोर्शी तथा वरूड रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।

1

*__डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद)__ः हमारे प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार और मंत्री जी का मैं अभिनंदन करता हूँ कि इस जनरल बजट में रेलवे के बारे में बड़े फैसले लिए गए है। रेलवे को मॉडर्न बनाने के लिए इसमें बड़े निर्णय लिए गए है। रेलवे में इंफ्रास्ट्रक्चर को सुदृढ़ करने के लिए बड़ी धनराशि आवंटित की गई है जिस बजट से भारतीय रेल आधुनिक होगी। इस बजट में सुरक्षा एवं महिलाओं के लिए कड़े फैसले लेने की वजह से यातायात सुरक्षित होगा तथा महिलाओं की सुरक्षा निश्चित होगी। अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग को हटाने के फैसले की वजह से सुरक्षा और बेहतर होगी।

जहां तक गुजरात का सवाल है इंफ्रास्ट्रक्चर में करीबन 1700 करोड़ धन की आपूर्ति की है उससे ढांचा अहम होगा। मीटर गेज रेल लाईनों को ब्रॉडगेज में परिवर्तन करने की वजह से पूरे गुजरात में युनिगेज व्यवस्था होगी। इसमें अहम कलोल, बहुचराजी, वाणस्मा से रणुंज लाईन की बजट से उत्तर गुजरात का विकास होगा। मेरी मांग है कि वाणस्मा से राधनपुर वाया हारिज की दूरी सिर्फ 65 कि.मी. को जोडा जाए तो कच्छ के लिए एक नया मार्ग खुल सकता है।

अहमदाबाद मुंबई बुलेट ट्रेन के लिए 98,000 करोड रुपए की आवंटन से यह कार्यान्वित होगी, मेरी मांग है कि उसके एलिवेटेड ट्रैक पर चलाने का निर्माण करना चाहिए। इसकी वजह से जमीन आवंटन कम होगी तथा प्रोजेक्ट जल्दी पूर्ण होगा।

अहमदाबाद कालुपुर रेलवे स्टेशन पर भारी आवाजाही की वजह से साबरमती तथा मणिनगर रेलवे को टर्मिनल स्टेशन तुरंत विकास करना चाहिए जिससे लंबी दूरी की ट्रेन चलाया जा सके।

पाटन, अहमदाबाद से मुंबई, अहमदाबाद से रामदेवरा तथा अहमदाबाद-शिर्डी ट्रेन शुरू करनी चाहिए। अहमदाबाद-राजकोट से जामनगर शताब्दी ट्रेन शुरू करने से सौराष्ट्र का विकास होगा तथा टूरिस्ट जगहों पर जाने में लोगों को फायदा होगा।

2

*__श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर)__ः सर्वप्रथम मैं माननीय प्रधानमंत्री जी व माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। आपने रेलवे का प्रगतिशील बजट दिया है। इस बजट से देश में प्रगति वातावरण बनेगा। यात्रियों के लिए तथा भार वहन हेतु रेलवे एक प्रमुख साधन है। इस बजट में रेलवे में सुधार के सन्दर्भ में बहुत सारे उपाय किये गये है।

मैं अपने लोक सभा क्षेत्र से संबंधित कुछ बिन्दुओं की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ-

सीकर से वाया लोहार दिल्ली के लिए एक रात्रि कालीन दैनिक ट्रेन चलनी चाहिए जो मीटर गेज के समय चलती थी। रेवाड़ी- सीकर के बीच दो दैनिक ट्रेन, चुरू से सीकर दैनिक ट्रेन,सीकर से बीकानेर वाया चुरू, सीकर से श्री गंगानगर दैनिक ट्रेन, सीकर से हावडा ट्रेन, अजमेर से फुलेरा-रीगज होते हुए दिल्ली के लिए प्रातःकाल दैनिक ट्रेन।

फुलेरा से रेवाड़ी दिन में एक ट्रेन इसके अतिरिक्त तीन रेलवे स्टेशन द्वितीय श्रेणी के होने चाहिये मैं माननीय मंत्री जी को लिखकर दे चुका हूँ। (1) रानौली, (2) बावड़ी); (3) कायमसर। लक्ष्मनगढ़ रेलवे स्टेशन पर दो फुट ओवर ब्रिज बनने चाहितए तथा सीकर में एक रेलवे सर्विस स्टेशन होना चाहिए।

3

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : सभापति महोदय, पहले रेल मंत्रालय का बजट अलग होता था, लेकिन इस बार आम बजट के साथ इसे जोड़ दिया गया। इस पहले बजट पर आपने मुझे इस ऐतिहासिक ऑगस्ट हाउस में बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

प्रकृति का नियम है और इस नियम को हासिल करने कि लिए कुछ तत्वों का पालन करना जरूरी है। जैसे कि अगर विकास करना है, तो हमें पीछे मुड़कर कभी नहीं देखना चाहिए। हमें सदैव अपना लक्ष्य सामने रखना चाहिए। जो चुनौतियां हैं, उन पर हमने ध्यान दिया, तो हमें अपेक्षाकृत फल मिलेगा। भारतीय रेल ने परिवर्तन का प्रवास शुरू किया है। गत दो सालों में अनेक नये मानक स्थापित किये गये हैं। वर्ष 2009 से 2014 के बीच भारतीय रेल की अनुमानित इन्वेस्टमैंट लागत 46 हजार करोड़ रुपये की थी, जिसे उसने दो साल में 94 हजार करोड़ रुपये पार करके दुगुनी कर दी। नये रेल मार्ग, जो पिछले कई सालों से खटाई में पड़े थे, उसे हमने केवल दो सालों में बढ़ोतरी दी है। पहले हर दिन 4.1 किलोमीटर रेल मार्ग बना था। वर्ष 2015-16 में प्रतिदिन 7.74 किलोमीटर बना। वर्ष 2016-17 में इसमें निश्चित प्रगति हो रही है। वÂो2015-16 में 1730 किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया, जो भारतीय रेल में मील का पत्थर साबित हुआ। महाराष्ट्र रेल विकास के लिए एक महत्वपूर्ण राज्य है। वर्ष 2009-10 से 2013-14 तक महाराष्ट्र के हिस्से में 1171.4 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष आते थे, वहीं वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक महाराष्ट्र का हिस्सा प्रतिवÂो2 3586.70 करोड़ रुपये हो गया, यानी गत पांच साल की तुलना में बजट की बढ़ोतरी 206 परसेंट ज्यादा हुई। वर्ष 2016-17 में राज्य को 4767 करोड़ रुपये दिये गये। यह किसी राज्य को दिया हुआ सबसे ज्यादा बजट है। आरक्षित सीटों की संख्या प्रतिवÂो2 37.1 करोड़ से 44.7 करोड़ पार कर गयी। राज्य में दौंड मनमाड और पुणतांबा शिर्डी 255 किलोमीटर का विद्युतीकरण पूरा हो गया है। इसके साथ-साथ 24258 करोड़ रुपये दस नये रेल मार्गों को आवंटित किये गये। हमारे आदरणीय स्वर्गीय गोपीनाथ मुंडे जी के सपने का मार्ग अहमदनगर-बीड़-परली को सबसे ज्यादा 2826 करोड़ रुपये की मंजूरी प्रदान की गई है।

__17.00 hours__

दौंड-मनमाड, जो मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरता है, के डबल रूट में परिवर्तन के लिए 1876 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। इससे महसूस हो रहा है कि मेरा राज्य बदल रहा है, मेरा देश बदल रहा है और प्रगति की ओर बढ़ रहा है। अनुदान की मांगों के संदर्भ में मेरी कुछ सूचनाएं हैं। अहमदनगर और पुणे शहर को रेल मार्गों से जोड़ने के लिए दौंड-मनमाड लाइन के काष्टी से पुणे-दौंड लाइन पर स्थित केडगांव, दोनों स्टेशनों को कॉर्ड लाइन से जोड़ने के लिए 19.04 करोड़ रुपये की मंजूरी सन् 2014-15 के बजट में प्रदान की गयी है, लेकिन आवश्यक भू-संपादन 2.53 हेक्टेअर्स शेष है। भू-संपादन का प्रस्ताव फरवरी, 2017 में जिलाधिकारी पुणे को भेजा गया है। केवल 2.53 हेक्टेअर भू-संपादन का प्रस्ताव राज्य सरकार को भेजने के लिए रेल अथारिटी को तीन साल लगे, उसमें देरी हुई है, लेकिन अब सही दिशा में कदम उठाया गया है। रेल मंत्रालय द्वारा भू-संपादन को प्राथमिकता के आधार पर किया जाएगा तो पुणे और अहमदनगर, दोनों ऐतिहासिक शहर रेल द्वारा जोड़े जाएंगे। इससे सड़क यातायात कम होकर, रेल यातायात में बढ़ोतरी होगी। अहमदनगर-बीड-पर्ली रेल लाइन के लिए आधा खर्च राज्य सरकार ने दिया है, फिर भी कार्य धीमी गति से चल रहा है। आठ साल में सिर्फ अहमदनगर से नारायणडोह 15 किलोमीटर का कार्य हुआ है और वहां भी रेल द्वारा भराव के कारण नजदीकी बांध क्षतिग्रस्त हो गया है। क्षतिग्रस्त बांधों का पानी चैनलाइज करके नदी में जोड़ देने का कार्य प्राथमिकता पर होना चाहिए। मांडवे गांव के नजदीक रेल द्वारा उत्खनन में निकली मिट्टी के कारण वहां पर्वत बन गया है, इसलिए वहां लोगों के आवागमन के लिए एक उपरिपुल बनाना अनिवार्य हो गया है।

मुझे बताते हुए खुशी है कि मैं अभी हाउस में आ रहा था, मेरे क्षेत्र के डीआरएम का फोन आया कि मंत्री जी 18 तारीख को इस पुल का वीडियो कांफ्रेंसिंग द्वारा भूमि पूजन करने वाले हैं। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद एवं बधाई देता हूं। यह एक खुशखबरी मिली है, यह मैं सदन को बताना चाहता हूं।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बैठिए।

श्री सौमित्र खान।

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : मुझे एक मिनट समय दीजिए।

माननीय सभापति : जी, नहीं। आप बैठ जाइए।

4

*SHRI RAHUL SHEWALE (MUMBAI SOUTH CENTRAL): First of all, I place on record my sincere thanks to the Government that there is no hike in the Railway fare. It certainly will be a great relief for the general public of the country. Now, I would like to submit some of the issues to be taken care of concerning Mumbai and particularly my constituency, Mumbai South-Central.

1. There is need to introduce improvised time table for more services between Dadar-Kurla to Kalyan; and Dadar-Andheri to Virar (to reflect the change in population census and ticket sales date) by reducing services between CST-Kurla and Churchgate-Bandra, Kurla and Thane-Kalyan during morning and evening peak hours.

2. Non-fare revenue should be increased i.e., Central Railway should take more efforts to increase non-fare revenue. In this connection, I would like to make two suggestions:

- On the lines of big advertising networks, CR can start a RAN (Railway Advertising Network). Here, TV screens are put up at various locations, connected to modern computer servers, for dynamic advertising. So, e.g., if it is a hot day, advertising agency can dynamically run advertisements of a cold drink or an AC. As per my personal estimate, this can easily fetch annual revenues of over Rs. 100 crore.

- Like at Airports, outstation stations like CST, LTT, Dadar, Kalyan, can have kiosks helping passengers with hotel booking. Outstation stations can also provide other services like business meeting rooms; a modern business centre with latest technology facilities; courier services; Forex counters; railway souvenir shops, etc.

3. CBTC (Advanced Cab-based Signalling System) - that will help increase frequency of services and hence reduce rush.

4. Completion of Boundary wall in the entire suburban section (that will reduce fatalities and also increase train speeds).

5. A travellater (a flat escalator, like at airports) should be provided between Kurla Station and LTT Terminus and also between Bandra Station and BDTS Bandra Terminus. A lot of people miss their trains as rickshaws are not easily available and it is a long walk. This travellater can be on a chargeable basis (e.g., Rs. 5 each way).

6. Retired railway staff sell tickets though ATVM machines. This is no different than opening a new ticketing counter. But, if they can be given commission for selling the pre-paid ATVM cards, this will not only increase the sale of ATVM cards, but also reduce the future costs of manpower.

7. There is a need of completion of boundary wall work between CST-beyond Thane and CST-Mankhurd. This will help reduce the tragic trespassing fatalities; increase train speeds; reduce chances of mischief by miscreants which causes derailment. The cost of the boundary wall will be easily less than the financial compensation paid to trespassing victim fatalities.

8. Mumbai has registered approximately over 3000 deaths in 2016 out of which 657 commuters fell to their death from the trains which have reduced from previous years. Necessary steps should be taken for the safety of commuters.

9. At Mahul and Vashi Naka, there are many upcoming projects by MMRDA for the project affected people. Due to which, the population in this area has increased a lot. There is existing track which goes up to the refinery where the train service can be

started.

10. More and more escalators should be provided at Harbour line stations.

11. There should be a different line on the Harbour line for goods train as if the goods train derails then the Harbour line is affected.

12. Fast train should be introduced on the Harbour line as there is no fast train plying on this route.

13. It is necessary that separate rule should be framed for Mumbai suburban railway as the present rules are the same as in the other States which are not feasible for Mumbai suburban railway.

5

*कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर)ः यह वर्ष पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का जन्मशती वष्Âान्न है। भारत सरकार इस वर्ष को लोक कल्याण वर्ष के रूप में मना रही है। अन्त्योदय को अपना आदर्श दर्शन मानने वाली सरकार है। इस वर्ष जहाँ बसंत पंचमी को बजट पूस्तुत किया गया वही इसकी अनुदानों पर मांगों पर वर्ता 2017 के 5 राज्य चुनाव में गरीबों की सरकार निर्वाचित होने के उपरांत हो रही है और यह एक देश के लोकतंत्र के लिस सुस्वद अनुभव है। रेलवे देश के विकास की रीढ़ है। अतः वर्तमान केंद्रीय लोक कल्याण सरकार ने 21.4 लास्र करोड़ के बजट में इस वर्ष लगभग 13 हजार सात सौ करोड़ रूपये रेलवे के लिए आवंटित किए हैं। साथ ही इस वर्ष 28,00 कि0मी0 से बढ़ाकर 35,00 कि0मी0 नई लाइन का जो लक्ष्य भारत सरकार ने रखा है वह स्वागत योग्य है और इससे देश के विकास को नइ गति प्राप्त होगी।

सौर उर्जा का रेलवे में उपयोग रेलवे स्टेशनों में आधारभूत सेवाओं में सुधार जैसे कदमों से लोक सेवा के स्तर में गुणात्मक वृद्धि होगी वही इन कदमों से रेलवे के सामाजिक उत्तरदायित्वों की भी पूर्ति होगी। मोदी जी के नेतृत्व वाली लोक कल्याणकारी और गरीबों को समर्पित सरकार से मैं निवेदन करता हूँ कि बुंदेलखंड सहित मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (उत्तर प्रदेश) में रेल मार्ग द्वारा स्थानीय नेटवर्क में सुधार और विकास के लिए विशेÂष कदम उठाए जाए। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं श्री सुरेश प्रभु जी रेल मंत्री व रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी का आभार प्रकट करता हूं जिन्होंने झांसी से मानिकपुर एवं खैरागढ से कानपुर तक 411 कि.मी. रेलवे लाइन डबल करने एवं विद्युतीकरण करने का कार्य मेरे निवेदन करने के बाद शीघ्र प्रारंभ करवा दिया है। धन्यवाद करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में महोबा से चरखारी राठ होते हुये उरई का काम पूरा किया जाये।

2. नई रेलवे लाइन 15-16 के बजट में ई.बी.आर. में स्वीकृत किया है। समस्य औपचारिकताएं पूर्ण करने भूमि अधिगृहीत करके कार्य प्रारंभ करवाने की व्यवस्था करें।

नई ट्रेनः- अयोध्या से उज्जैन वाया लखनऊ, कानपुर, सुमेरपुर, महोबा, बाँदा, खजुराहो, भोपाल नवीन ट्रेन चलायी जाए जिससे न सिर्फ रेलवे की आय में वृद्धि होगी आपितु इस क्षेत्र में रेल मार्ग द्वारा जन सामान्य लाभान्वित होगा।

3. नार्थ सेंट्रल रेलवे (एन.सी.आर.) मेरे क्षेत्र के अंतर्गत आनेवाले स्टेशनों महोबा, कबरई, सुमेरपुर, कुलपहाड़, बेलाताल में आधारभूत संरचनाओं के विकास और मेरे संसदीय क्षेत्र के एक मात्र "ए " श्रेणी के स्टेशन महोबा को विश्व स्तरीय सुविधाओं से युक्त स्टेशन बनाया जाए। क्योंकि महोबा एक पर्यटक स्थल है और खजुराहों का प्रवेश द्वारा माना जाता है।

4. नार्थ सेंट्रल रेलवे (एन.सी.आर.) के अंतर्गत घुमावदार बनने वाले सभी क्वार्टकार आर.यू.बी. को सीधा बनाया जाए जिससे आर.यू.बी. से आवागमन सुगम होगा और होने वाली दुर्घटनाओं में कमी आयेगी। तात्पर्य आर.यू.बी. की डिजाइन की कमी दूर की जाये।

माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हमीरपुर जिला मुख्यालय को रेलवे से जोड़ने के लिए दुर्गा मंदिर सर्वे रेल मंत्रालय के पास उपलब्ध है मैंने अनेकों बार स्वयं एवं पत्र के माध्यम से निवेदन किया है कि बजट में शामिल किया जाये एवं शीघ्रातीशीघ्र बनवाया जाये।

उ0प्र0 सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को बेलाताल एवं कर्वोध पर स्टॉपेज दिया जाये। दुर्भाग्यवश मेरा क्षेत्र अति पिछड़ा होने के कारण एवं उद्योग न होने के कारण मेरे क्षेत्र के श्रमिक बंधुओं को अपना घर छोड़कर देश के सुदूर क्षेत्रों में जाना पड़ता है। परिवार सहित भरण पोषण के लिए सपरिवार दिल्ली व गुजरात अधिकतर श्रमिक जाते हैं अतः निवेदन है कि एक इण्टरसिटी एक्सप्रेस महोबा से दिल्ली के लिए चलाई जाये।

मेरा विनम्र आग्रह है कि बुंदेलखण्ड क्षेत्र बहुत बड़ा भूभाग है जो मध्य भारत का क्षेत्र है जहां माइन्स एवं मिनरल्स का अत्यधिक भण्डार है। रेल मंत्रालय नई रेलवे लाइनों का नेटवर्क बनाकर राजस्व में भी वृद्धि कर सकता है।

भारतीय रेल की सुदृढ़ स्थिति बनाने के लिए वर्तमान सरकार श्रीमान मोदी के नेतृत्व में ठोस कार्य कर रही है। विद्युतीकरण डबल हुआ है डबलीकरण भी दोगुने से ज्यादा गति से हो रहा है लैवेल क्रासिंग भी समाप्त की जा रही है। आर.यू.बी. एवं आर.ओ.बी. भारी संख्या में बनाये जा रहे हैं। अंत में पुनः अनुरोध करता हूं कि आर.यू.बी. सीधे बनाये जाये घुमावदार आर.यू.बी. से दुर्घटनायें न हो सके क्योंकि हमारी सरकार नागरिकों की सुरक्षा के लिए भी बहुत जिम्मेदारी से काम कर रही है।

अंत में पुनः आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया।

माननीय सभापति : श्री सौमित्र खान।

6

श्री सौमित्र खान (बिशनपुर): सभापति जी, मैं ममता दीदी को प्रणाम करके आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

मेरी डिमाण्ड है कि बांकुरा से रानीगंज रेल पथ बनना चाहिए, क्योंकि उसके लिए जो हमारी रेल लाइन चलती है, उस पर आसनसोल जाने के लिए आठ घण्टे लगते हैं। वह रेल लाइन बनने से लोगों को कम से कम आठ घण्टे घूमना नहीं पड़ेगा। बिशनुपुर तारकेश्वर तक जो रेल पथ चल रहा है, वह जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। बांकुड़ा से सियाराबजार रेल लाइन सिंगल लाइन है, उसे डबल किया जाना चाहिए। वहां एक ट्रेन चलती है, उसके साथ एक अन्य ट्रेन वहां चलानी चाहिए। इससे बहुत अच्छा होगा। मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं ममता दीदी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं।

7

*__श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर)__: मैं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा देश भर के विशेषकर बिहार की सभी लंबित रेल परियोजनाओं को अधिकाधिक राशि प्रदान कर उन्हें गति देने के लिए इस 2017-2018 बजट में समुचित रूप से प्रावधान जिसमें 2017-18 में रेलवे के लिए 1 लाख 31 हजार करोड़, स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए 2017-18 के दौरान कम से कम 25 स्टेशनों का चयन, लिफ्ट और एस्केलेटरों की व्यवस्था करके 500 स्टेशन दिव्यांगजन अनुकूल बनाने, मध्यावधिक संदर्भ में 7,000 स्टेशनों पर सौर विद्युत की व्यवस्था करने जिसमें से 300 स्टेशनों में पहले ही इसकी शुरूआत की जा चुकी है, एसएमएस आधारित 'क्लीन माई कोच सेवा' शुरू करने, वर्ष 2019 तक, भारतीय रेल के सभी कोचों में जैव शौचालय लगाए जाने, ठोस अपशिष्ट के पर्यावरण अनुकूल निपटान और जैविक अपशिष्ट को ऊर्जा में परिवर्तित करने के लिए प्रायोगिक संयंत्रों को नई दिल्ली और जयपुर रेलवे स्टेशनों पर स्थापित करने, आईआरसीटीसी के जरिए आरक्षित किए गए ई-टिकटों पर लगाए जाने वाला सेवा प्रभार समाप्त करने, मेट्रो रेल क्रियान्वयन और वित्तपोषण के साथ-साथ हार्डवेयर और साफ्टवेयर के मानकीकरण और स्वदेशीकरण के नए मॉडल पर फोकस के साथ नई मेट्रो रेल नीति की घोषणा करने से हमारे युवा वर्ग को नए रोजगार अवसर प्राप्त होंगे, ब्राड गेज लाइनों पर मानव रहित लेवल क्रासिंग को 2020 तक समाप्त करने हेतु साधुवाद देते हैं। मेरे द्वारा पूर्व में दिए गए बक्सर से संबंधित मामलों में राम दरबार की पेन्टिंग बनवाई जा रही है जिसके लिए मैं, अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद करता हूँ साथ ही मेरे द्वारा मा. रेल मंत्री जी के समक्ष कई बार बैठक एवं पत्र के माध्यम से तथा सदन में उठाये गए मामलों खासकर, बक्सर रेलवे स्टेशन को एक ग्रैंड टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित करने एवं विकास हेतु 2017-2018 के बजट में बिहार के पटना एवं मुजफ्फरपुर स्टेशन के साथ अन्य स्टेशनों को 450 करोड़ रुपये का प्रावधान करने हेतु कोटिशः सह धन्यवाद देता हूँ।

हमारा संसदीय क्षेत्र बक्सर, जो महर्षि विश्वामित्र की तपोभूमि तथा माता अहिल्या के अवतरण स्थल एवं वामन भगवान का अवतरण स्थल है, जो धार्मिक दृष्टिकोण से अति महत्वपूर्ण है, जिसे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने मिनी काशी को चरितार्थ करते हुए सभी दृष्टिकोण से विकसित करने की बात कही थी। बिहार एवं उत्तर प्रदेश की सीमा पर स्थित बक्सर जो एक प्राचीन आध्यात्मिक केन्द्र के रूप में सुविख्यात तीर्थ स्थल है। साथ ही आजादी की लड़ाई की एक क्रांतिकारी एवं ऐतिहासिक भूमि चौसा, बक्सर के रूप में सुप्रसिद्ध रहा है। इस कारण बक्सर में बिहार एवं उत्तर प्रदेश के विभिन्न जिलों सहित देश विदेश से प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में तीर्थ यात्री यहाँ तीर्थाटन के लिए आते हैं जिससे बक्सर स्टेशन की महत्ता काफी बढ़ जाती है। अतः मैं अपने संसदीय क्षेत्र बक्सर, में व्यापक लोक हित से जुड़े निम्नलिखित माँगें माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ-

बक्सर स्टेशन को रेल मंत्रालय द्वारा घोषित एक अत्याधुनिक सुविधा युक्त "आदर्श स्टेशन" के रूप में विकसित करने हेतु यथाशीघ्र कार्य प्रारंभ करायी जाये। साथ ही बक्सर में स्थाती पड़ी रेल की जमीन (लगभग 100 एकड़) पर वाशिंग पिट प्वाइंट तथा ट्रेन ठहराव सह रेलवे यार्ड की समुचित व्यवस्था की जाए।

महर्षि विश्वमित्र सहित भगवान राम दरबार का चित्र बक्सर स्टेशन के सभी प्लेटफार्मों पर चित्रांकित करते हुए "महर्षि विश्वमित्र" की पावन तीर्थस्थली बक्सर में यात्रियों का स्वागत है, इस आशय का बोर्ड भी बक्सर स्टेशन के सभी प्लेटफार्मों पर लगाए जाएं।

बक्सर तीर्थाटन के साथ-साथ व्यावसायिक दृष्टिकोण से भी काफी प्रगतिशील है अतः बक्सर स्टेशन पर पटना राजधानी सहित सभी राजधानी एक्सप्रेस, विक्रमशिला एक्सप्रेस, सीमांचल एक्सप्रेस, अर्चना एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस तथा सभी रेलगाडियां, जिनका ठहराव नहीं है, उनका ठहराव जनहित में सुनिश्चित किया जाए।

बक्सर के पुनिया, गोविनापुर में समपार पथ की व्यवस्था की जाए। गंगा-दामोदर एक्सप्रेस, टाटा-पटना दुर्ग एक्सप्रेस को बक्सर तक विस्तारित किया जाए।

डुमरावं स्टेशन के आरक्षण काउंटर सहित स्टेशन परिसर का आधुनिकीकरण करते हुए महिला प्रतीक्षालय, शौचालय एवं पानी आदि के साथ-साथ अतिविशिष्ट प्रतीक्षालय की भी समुचित व्यवस्था की जाए। डुमरावं स्टेशन के रेल ओवर ब्रिज का कार्य यथाशीघ्र प्रारंभ किया जाए। डुमरावं स्टेशन पर संघमित्रा एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक पूर्वा एक्सप्रेस, पटना मथुरा कोटा एक्सप्रेस का

ठहराव जनहित में सुनिश्चित किया जाए।

रघुनाथपुर स्टेशन से कुछ ही दूर पर अवस्थित बाबा ब्रह्मेश्वर नाथ मंदिर एक प्राचीन तीर्थस्थली है तथा यहां पशुओं का सोनपुर के बाद राज्य में दूसरा बड़ा मेला लगता है। अतः स्टेशन के आधुनिकीकरण के साथ-साथ सभी प्लेटफार्मों को आवश्यकतानुसार ऊँचा किया जाए। साथ ही यहां महिला प्रतीक्षालय, शौचालय एवं पानी आदि की भी समुचित व्यवस्था की जाए। रघुनाथपुर स्टेशन पर मथुरा पटना एक्सप्रेस, भागलपुर दादर एक्सप्रेस, भागलपुर अजमेर शरीफ़ एक्सप्रेस, मगध पटना एक्सप्रेस, कुर्ला एक्सप्रेस, भागलपुर दिल्ली गरीबरथ आदि ट्रेनों का ठहराव जनहित में आवश्यक है।

भभुआ रोड पटना जाने वाली इंटरसिटी को कर्मनाशा होते हुए मुगलसराय जंक्शन तक बाया गया और आरा, दोनों इंटरसिटी एक्सप्रेस को कर्मनाशा स्टेशन होते हुए मुगलसराय तक चलाया जाए।

कर्मनाशा एवं दुर्गावती स्टेशन में महिला प्रतीक्षालय, शौचालय एवं पानी आदि की भी समुचित व्यवस्था की जाए। कर्मनाशा में महाबोधि एक्सप्रेस का ठहराव तथा दुर्गावती में फुटओवरब्रिज बनाया जाए। दुर्गावती के विहरिया में भी रोड ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।

-

<u>नई रेल लाइन हेतु महत्वपूर्ण प्रस्तावित योजनायें-</u>

-

आरा दिनारा होते हुए मां मुंडेश्वरी धाम (कैमूर) तक नई रेल लाइन का विस्तार। बक्सर से रामगढ़ होते हुए मां मुंडेश्वरी धाम (कैमूर) तक नई रेल लाइन का विस्तार। मुंडेश्वरी धाम (कैमूर) से विंध्याचल तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य का विस्तार किया जाए। फेफना-बलिया जंक्शन (उ.प्र.) से गंगा नदी पार करते हुए बक्सर, गंगौली, भोजपुर, डुमरावं, विक्रमगंज, डिहरी तक नई रेल लाइन विस्तार किया जाए।

हमारा गृह क्षेत्र भागलपुर (रेशमी शहर) जो बिहार के व्यावसायिक राजधानी केन्द्र के रूप में सुविख्यात है, इसे एक आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। भागलपुर में पूर्व रेल मंत्री द्वारा घोषित रेल मंडल कार्यालय, डीआरएम ऑफिस की स्थापना शीघ्र कराई जाए। फिलहाल ए.डी.आर.एम. की पदस्थापना वहाँ किया जाए। ज्ञातव्य हो रेल मंडल कार्यालय स्थापित करने हेतु वर्ष 2001-02 में बिहार विधान सभा से सर्वदलीय प्रस्ताव स्वीकृत होकर केंद्र सरकार को भेजा गया था। गोहाटी राजधानी एक्सप्रेस को रेशमी शहर भागलपुर होकर परिचालित कराया जाए। भागलपुर-सूरत एक्सप्रेस में दो ए.सी. (2 ए.सी. एवं 3 ए.सी.) एवं दो स्लीपर बोगी सहित दो अन्य डब्बे को जोड़ते हुए प्रतिदिन परिचालित कराया जाए क्योंकि आने जाने वालों की बहुत भीड़ रहती है।

फरक्का एक्सप्रेस में भी एक 3 ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी सहित दो अन्य डिब्बे जोड़ी जाएं। भागलपुर में वेन्नई होते हुए बैंगलौर तक के लिए एक तीव्र गति वाली ट्रेन चलाई जाए।

क्यूल साहबगंज लाइन के बचे हुए हिस्से का रेल पटरी के दोहरीकरण का काम शीघ्र कराया जाए। भागलपुर स्टेशन पर तथा वहां से खुलने वाली सभी गाड़ियों में अंग जनपद के प्राचीन बिहुला-बाला कथा पर आधारित सुप्रसिद्ध मंजूशा कला की पेंटिंग लगाई जाए।

नौगछिया, नारायणपुर स्टेशन का आधुनिकीकरण करते हुए नौगछिया में पैदल पारपथ (फुट ओवरब्रिज) (वार्ड न. 23 नया टोला के समीप) तथा नारायणपुर में जर्जर फुट ओवरब्रिज का निर्माण सहित प्लेटफार्म को ऊँचा किया जाए। साथ ही नौगछिया स्टेशन के बगल वाली जर्जर रेल सड़क का निर्माण करवाया जाए।

नौगछिया स्टेशन परिसर में आज़ादी की लड़ाई में शहीद हुए युवक "मुंशी साह" के नाम से स्टेशन का नामकरण करते हुए स्टेशन परिसर में एक आदमकद प्रतिमा स्थापित की जाए।

पंडित दीनदयाल उपाध्याय जन्मशताब्दी वर्ष पर मुगलसराय जंक्शन पर शहीद हुए पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी के नाम से स्टेशन का नामकरण करते हुए, उनकी आदमकद प्रतिमा उक्त स्टेशन परिसर में स्थापित की जाए।

बांका जिला के बाराहाट स्टेशन का नामकरण आज़ादी की लड़ाई में शहीद "श्री सतीश " के नाम पर करते हुए उनकी आदमकद प्रतिमा स्टेशन परिसर में स्थापित की जाए तथा रेलवे स्टेशन से मुख्य सड़क तक पथ निर्माण कराया जाए।

कुछ महत्वपूर्ण सुझावः-

सभी दूरस्थ गाड़ियों में खान-पान एवं बेडशीट की धुलाई एवं स्वच्छता की समुचित व्यवस्था की जाए।

बेरोजगार युवाओं को टेलीफोन एसटीडी की सुविधा, जो पहले से प्राप्त हैं, एसटीडी नहीं चलने के कारण वे भुखमरी की स्थिति में हैं। अतः एसटीडी के साथ स्टॉल पर कूपंकरी, फ्रूटी एवं मिनरल वाटर आदि की विक्रय की व्यवस्था की जाए।

विक्रमशिला एवं तिनसुकिया ब्रह्मपुत्र मेल प्रतिदिन काफी विलम्ब से चलती हैं, इनको नियत समय पर चलाया जाए।

8

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me the opportunity to take part in the discussion.

First of all, I would like to appreciate the hon. Minister of Railways for taking a number of initiatives for improving the passenger amenities and for developing the infrastructure facilitate of the Railways.

Some pertinent questions were raised by some learned Members about the existence of the Railway Convention Committee. Being a Member in that Committee, I would like to seek a clarification from the hon. Minister about the Committee. As per my knowledge, the Railway Convention Committee is an *ad hoc* Committee constituted during the British era. Subsequently, in 1949 there was an amendment with respect to this Committee, which gave it the task of deciding the dividend of the Railways and also going into the financial aspects of the Railways.

As per Kaul and Shakdher, "The Railway Convention Committee is an *ad hoc* Committee constituted from time to time to review the rate of dividend which is payable by the railway undertaking to the general revenues as well as other ancillary matters in connection with the railway finance vis-a-vis the general finance and make recommendations thereon. Apart from recommending the rate of dividend payable by the Railways to the General Revenues, it also suggests the level of appropriation to various Railway funds like the Depreciation Reserve Fund, Pension Fund, Capital Fund and Development Fund".

As per the Kaul and Shakdher, when it comes to the term of the Committee, once the Committee is constituted, till the dissolution of Lok Sabha, unless it presents its final Report earlier, it becomes *functus officio.* That means, it is very clear that there was existence of the Railway Convention Committee and that is my argument. I seek a clarification from the hon. Railway Minister in this regard.

Here, a number of Members have raised the matter of safety. I do share concern. We want to support the Indian Railways. We want to strengthen the Indian Railways. A lot of railway accidents have been taking place. I received an answer from the Railway Minister in this august House itself stating that the Railways needs Rs.1.85 lakh crore for safety measures, including track renewals. The Railway Ministry approached the Finance Ministry for the funds, and the Finance Ministry has declined the proposal of the Railway Ministry's request. It is a serious concern. That is why, the Finance Minister has allocated Rs.1 lakh crore for railway safety measures, but for five years. My argument to the hon. Minister is that, railway safety should be given top priority. We can not wait for five years because in my constituency itself, there was a derailment three months back. In Kerala itself, within two weeks, two derailments took place. Fortunately there was no casualty but in some other derailments, there were casualties. In a stretch of 100 kms., 203 patches were found in the railway tracks. It is a matter of serious concern. So, my request to the hon. Minister is that sufficient funds should be provided by the Finance Ministry to the Railway Ministry for railway safety aspects. Otherwise, it will not happen. We are expecting EBR; the hon. Minister is expecting EBR but we should ensure that funds are allocated by the Finance Ministry, which is finding excuse for providing funds to the Railways by stating that the Railways should promote Extra Budgetary Resources (EBR). This is one concern.

There are one or two issues concerning my constituency. As far as the expenditure of Railways is concerned, it is good. In the case of Kerala, Rs.1,020 crore has been sanctioned by the hon. Railway Minister, out of which Rs.413 crore is from the capital expenditure, and Rs.502 crore is from EBR. Out of this amount, Rs.410 crore is for doubling alone. I have examined the expenditure on doubling. Out of Rs.410 crore, only Rs.270 crore has been spent so far, that is, only 50 per cent. Why is it so?

The Railway Ministry has not given sanction for three major doubling projects but it is stated that Kerala should share 50 per cent of the doubling projects. Hon. Railway Ministers knows about that that Kerala has already given consent and signed MoU with the Railways for new projects. But this is a Budget project and they are not in a position to this 50 per cent. Therefore, the said project is in a very difficult situation. Hence, I seek intervention from the hon. Minister for passing the project – Ambalapura to Kumbalam doubling and Trivandrum to Nagercoil doubling. There is a train between Ernakulam and Pune. Trivandrum Railway Division has already recommended that it should be extended to Trivandrum. Therefore, I would urge that the same should be examined and necessary funds should be sanctioned.

Almost every Member spoke about cleanliness. There should be a major initiative in cleanliness and safety. Therefore, once again I am requesting the hon. Railway Minister for a clean idea about the Safety Fund. Whatever funds the Railway Ministry wants, all the Members of Parliament are ready to support you in getting funds. The attitude of the Finance Ministry should be changed when it comes to the safety aspect. Thank you, Sir.

9

श्री सुरेश प्रभु : महोदय, मैं सबसे पहले सभी सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं कि सभी माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं और अपनी अपेक्षाएं व्यक्त की हैं। हम जो काम कर रहे हैं, उनकी बहुत सराहना भी की है और धन्यवाद भी दिया है। जिन्होंने शिकायत की है उन्हें भी और जिन्होंने शिकायत नहीं की है, उन्हें भी मैं धन्यवाद देता हूं। मेरा सौभाग्य है कि मैं जब बात कर रहा हूं तो पूर्व रेल मंत्री सदन में उपस्थित हैं। मेरे लिए सौभाग्य की बात है कि सदन में कई पुराने रेल मंत्री उपस्थित हैं और वे जानते हैं कि जिस तरह की चर्चा हो रही है, ये समस्याएं बहुत समय से सामने आ रही थीं। आज हम जिन समस्याओं का सामना कर रहे हैं, उनका कारण भी यही है कि बहुत लम्बे समय से हम उन समस्याओं पर ध्यान देने में असफल रहे हैं। मैं सभी की भावनाओं को समझता हूं और जानता हूं। जो सांसद हैं, उनके लिए बहुत मुश्किल होती है कि जिन लोगों ने उन्हें चुनकर भेजा है, वे अपेक्षा करते हैं कि रेल अच्छी चले और रेल अच्छी चलाने के लिए सभी को काम करने की जरूरत है।

महोदय, आपको याद होगा कि पिछला रेल बजट सदन के सामने आखिरी इंडिपेंडेंट रेल बजट था। उसमें मैंने विस्तार से सभी बातों को कहा था कि रेल में सुधार करने की हम कोशिश कर रहे हैं। इतने सालों से जो समस्याएं चल रही हैं, उनके समाधान के लिए हम काम कर रहे हैं और इस काम को करने का हमारा क्या मकसद है। What is the objective of doing all these? मैंने सही बात कही थी और वह सभी की शिकायत है। Reserved accommodation on train being availed on demand और हमने टाइम टेबल्ड फ्रेट ट्रेन शुरू कर दी। High end technology to significantly improve safety record का काम शुरू हो रहा है। Elimination of all unmanned level crossings पर बड़ी मात्रा में काम हुआ है और अगले तीन सालों में इस काम को पूरा करेंगे। Punctuality to increase to almost 95 per cent. इसमें भी थोड़ा सुधार हुआ है और इसमें जो काम करने की जरूरत है, उसमें जो स्ट्रक्चरल चेंजिज कर रहे हैं, उसके बारे में बात करूंगा। Increase average speed of freight trains to 50 kilometres per hour. जब हमारा डेडिकेटिड फ्रेट कोरिडोर वर्ष 2019 में बन जाएगा, तब इसमें भी हम सफल रहेंगे। Semi high speed trains running along the golden quadrilateral. इसके बारे में भी मैं अभी बताऊंगा कि बजट में हमने कितना प्रोविजन किया है। Zero direct discharge of human waste, यानी बायो टायलेट्स का जो लक्ष्य था उसे एडवांस करके वर्ष 2019 तक उसे पूरा करने का हमने काम किया है। यह कहने का कारण यही है कि most of the issues, which have been raised in this august House, are really pertaining to some of these issues. Therefore, we have decided to address them, not to push below the carpet or not to do something which will get clap for the time being but will create a long term problem for the Railways, we have decided to address them. As you know, any significant regime – I am talking about health regime – or a human body takes time to recover. Similarly, for the Railways, it is going to take time but we are really working on a clear cut roadmap with a holistic strategy. सभी ने यह मांग की है कि नए ट्रैक लगने चाहिए, स्पीड बढ़नी चाहिए, नई ट्रेनें चलनी चाहिए और सभी के लिए इनवेस्टमेंट चाहिए। इनवेस्टमेंट के लिए हमने क्या किया, हमारा ऐतिहासिक रिकार्ड क्या कहता है, यह मैं बताना चाहता हूं। मैं ज्यादा पीछे की बात नहीं करूंगा। वर्ष 1991 में रेलवे में निवेश किया जाता था, जब हमने रिफार्म्स की शुरूआत की। दो परसेंट हम इनवेस्टमेंट करते थे। उस समय रोड में 4.25 परसेंट इनवेस्ट करते थे। यानी रेल से डबल इनवेस्टमेंट रोड में करते थे। वर्ष 2013-14 में यह रेल में इनवेस्ट घटकर 1.5 परसेंट तक आया और रोड में इनवेस्टमेंट 6 परसेंट तक गया। आप सोचिए कि यदि हम काम्पीटेटिव मोड आफ ट्रांसपोर्ट में ज्यादा इनवेस्टमेंट करेंगे, तो उसका नतीजा क्या होगा, हम जानते हैं और इसी वजह से आज हम बहुत सारी कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं।

महोदय, जब वर्ष 2005 में हम 0.4 परसेंट इनवेस्ट कर रहे थे, तब चीन हमसे डबल इनवेस्ट कर रहा था और वर्ष 2012 में कम होकर 0.3 परसेंट हुआ और उसी समय चीन ने 0.7 परसेंट से बढ़ाकर 1.3 परसेंट आफ जीडीपी तक किया । आप सोचिए कि हमारा इनवेस्टमेंट कम हो गया और चीन ने डबल कर दिया। इस वजह से चीन की रेलवे अच्छी तरह से चल रही है और हम आज भी कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। इस परिस्थिति को बदलने के लिए हमने तय किया कि हम पूरी मात्रा में इनवेस्टमेंट करेंगे और इनवेस्टमेंट बढ़ाने के लिए हम लोगों ने 8.5 लाख करोड़ रुपए का टार्गेट पांच साल के लिए रखा है।

रेलवे में निवेश करने के लिए उसकी शुरुआत की है, निवेश हो रहा है और इसीलिए एल.आई.सी. से लेकर अलग-अलग संस्थाओं से हम पैसा लाए। पहले कैपेक्स 40-45 हजार के आस पास हुआ करता था। उस कैपेक्स को बढ़ाकर पहले साल में लगभग एक लाख ग्यारह हजार करोड़ था, उसको एक लाख इक्कीस हजार करोड़ तक बढ़ाया, जिसके लिए मुझे खुशी है कि आगे आने वाले दिनों में आपको इसका लाभ जरूर दिखेगा और काम भी शुरु हो रहा है। हम कहां इन्वेस्ट करें यह भी एक महत्वपूर्ण चीज है, क्योंकि हम लोग समझ सकते है, जैसा सदस्य कहते हैं कि मेरे चुनाव क्षेत्र में

ज्यादा निवेश किया जाए या मेरे राज्य में किया जाए, लेकिन देश के बारे में चिंता करके हम निवेश करेंगे तो चिंता क्या दिखता है।

सर, हमारे पास 16 परसैन्ट रेलवे नेटवर्क 60 परसैन्ट ट्रैफिक को हैण्डल करता है। जो हमारे ट्रंक रूट्स हैं, जहां पर 60 परसैन्ट देश का ट्रैफिक जाता है, जिसकी वजह से आज डिले भी है, चिंता भी है, उसमें सिर्फ 16 परसैन्ट नेटवर्क है और उसी का सबसे ज्यादा ओवरयूज भी है। उसमें दिल्ली-मुम्बई, मुम्बई-चेन्नई, दिल्ली-चेन्नई, दिल्ली-कोलकाता गोल्डन क्वाडिलेटरल आता है। उसकी वजह से आज हमारी बहुत चिंता है, क्योंकि सबसे ज्यादा 60-65 परसैन्ट ट्रैफिक वहीं से जाता है। हम लोगों ने तय किया कि हम इसमें नहीं जाएंगे और सीधी मात्रा में हम लोग डब्लिंग-ट्रिपलिंग में इनवेस्ट करेंगे। आज मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि वर्तमान वर्ष में हम लोग 2800 किलोमीटर लाइन को कमीशन करेंगे और वर्ष 2017-18 में हमने 3500 किलोमीटर का लक्ष्य रखा है। आपको कहते हुए खुशी होगी कि हम लोग पहले जो टार्गेट रखते थे, वह तो कंप्लीशन का हुआ करता था। कंप्लीशन का मतलब यह हुआ कि लाइन कंप्लीट हो गई, लेकिन उसमें ट्रेन नहीं चल रही है। जब तक ट्रेन नहीं चलेगी, तो लाइन कंप्लीट होने का क्या मतलब है। हमने उसका बदलाव किया और हमने कहा कि ट्रैक कमीशनिंग का टार्गेट रखेंगे और उसके तहत मैं कह रहा हूं कि यह एक फिक्चू है। यदि कंप्लीशन का लेंगे तो उससे भी ज्यादा हो, लेकिन हमने यह रखा है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि हाई डेंसिटी नेटवर्क, जिसके बारे में हमने अभी जिक्र किया कि 16 परसैन्ट नेटवर्क पर 60-65 परसैन्ट ट्रैफिक चलता है, वहीं पर हम लोगों ने वर्ष 2015 से लेकर आज तक 12700 किलोमीटर तक डब्लिंग-ट्रिप्लिंग सैंक्शन किया है। आपको जानकर खुशी होगी कि स्वतंत्रता के बाद से 70 साल में हम लोगों ने सिर्फ 15000 किलोमीटर डब्लिंग के लिए सैंक्शन किया था। हम लोगों ने पिछले दो सालों में 12700 किलोमीटर सैंक्शन किया। उसका नतीजा आप देखेंगे, आपको पता है कि कोई नई लाइन डालना चाहते हैं तो 10 करोड़ रुपया लगता है, डब्लिंग में 6 करोड़ रुपया लगेगा, कम से कम समय में काम भी होगा। आप कलकत्ता जल्दी पहुंच जाएंगे, घर जल्दी पहुंच जाएंगे। इन सारी चीजों को देखते हुए हम लोगों ने सही मायने में इसको बढ़ाकर काम किया है।

इसी तरह से विद्युतीकरण, जो पहले हुआ करता था, हम लोगों ने 2000 किलोमीटर वर्ष 2016-17 में पूरा किया और वर्ष 2017-18 में 4000 किलोमीटर करेंगे। हमने अभी और एडवांस लक्ष्य रखा है कि अगले पांच सालों में जो भी विद्युतीकरण अब तक हुआ था, उसको डबल करेंगे, जिसका असर यह होगा कि नई ट्रेनें चलेंगी, तेज चलेंगी। हमारा पैसा भी बचेगा और साथ-साथ अच्छी मात्रा में हमारी साफ-सुथरी एनर्जी भी चलेगी। इसी तरह से ब्रॉडगेज कनेक्टिविटी के लिए हमने यह तय किया है कि सब के सब नेटवर्क ब्रॉडगेज कनेक्टिविटी में लाएंगे, यह सुनकर खड़गे साहब खुश होंगे और आज मुझे यह बताते हुए खुशी है कि नॉर्थ ईस्ट में, क्योंकि राजेन गोहेन जी मेरे अच्छे साथी वहां से आते हैं। आज ब्रॉडगेज लाइन पूरी की पूरी नॉर्थ ईस्ट में हो गई, पहले तो यह स्थिति थी कि वहां पर मीटरगेज लाइनें ज्यादा थीं। यह भी हमने किया तो डब्लिंग के साथ इलेक्ट्रीफिकेशन के साथ ब्रॉडगेज कनेक्टिविटी करने के लिए तय किया। साथ में डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर के बारे में चर्चा हुई। हम लोगों ने वर्ष 2019 तक एक लाख करोड़ रुपये तक करने का तय किया है। काम बहुत धीमी गति से चल रहा था। पिछले दो-ढाई सालों में हम लोगों ने जितने कॉन्ट्रैक्ट दिए। मुझे यह कहते हुए खुशी है कि जो पिछले सात सालों मे दिए थे, उससे ज्यादा हम लोगों ने कॉन्ट्रैक्ट करके दे भी दिए हैं।

अच्छी टैक्नोलोजी का इस्तेमाल करके we are using drones to monitor the progress of dedicated freight corridor and I am very happy to say that the busiest routes which are there between Kolkata-Delhi and Mumbai-Delhi दोनों में 160 किलोमीटर प्रति घंटा से भी ज्यादा यानी 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा स्पीड बढ़ाने के लिए इस बजट में हमने बीस हजार करोड़ रुपये का प्रोविजन किया है और मैं आपसे वायदा करता हूं, उसके लिए हमने क्या प्रावधान किया है, वह मैं आगे बताऊंगा।

उसी तरह से मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्टेशन प्रोजैक्ट के लिए भी हमने बड़ी मात्रा में प्रावधान किया है। मैं कहना चाहता हूं कि अभी जो हमारी समस्या दिखाई दे रही है, उस समस्या का मूल कारण यह है कि हमने सही मायने में जहां जरूरत थी, वहां इनवैस्टमैन्ट नहीं किया और आज ईस्टर्न-वैस्टर्न डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर के साथ-साथ तीन नये डेडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर का काम करने की भी हमने शुरूआत की है। आज मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि आने आने वाले दिनों में हम लोग ये काम करेंगे और इस साल हम ट्रैक लेइंग की स्पीड प्रतिदिन करीबन दस किलोमीटर करेंगे और उसके साथ-साथ स्टेट गवर्नमैन्ट्स के साथ हम जो ज्वाइंट वैंचर कर रहे हैं, उससे भी बढ़ेगा।

17.21 hours (Deputy Speaker in the Chair)

सर, यदि आप मुझे अनुमति दें तो मैं सदन के पटल पर यह पेपर रखता हूं, क्योंकि मैं यह चाहता हूं कि हमने जो स्ट्रेटेजी बनाई है, उस स्ट्रेटेजी के पूरे पेपर्स मैंने सब एम.पीज. को ई-मेल भी किये थे, लेकिन इस पेपर के साथ 2019 का स्ट्रेटेजी पेपर भी मैं सदन में रख रहा हूं। मुझे विश्वास है कि सदन में इसकी पूरी जानकारी मिलने के बाद आपको ये बातें सुनने में खुशी होगी।

इसी तरह से मैं कह रहा था कि average completion of 2.3 kilometres a day in the last 64 years. We have recorded 2828 kilometres of new lines at a pace of 7.7 kilometres a day achieved in 2015-16 and we are trying to increase it to about 19 kilometres by 2020. This is our target of commissioning. This has been done through various measures, including delegating powers to the General Managers so that the work can be expedited. Therefore, I am not going into many details because I do not want to take too much of time.

But Sir, I am placing on the floor of the House the entire Indian railway infrastructure growth in addition the strategy on tour so that anybody who would like to read it, can read. I am putting it on the Table of the House.

Sir, freight is one of the issues that was raised by the Members and it is true that we have a big problem in freight movement. What is the reason? The Railways has been depending on 10 main commodities for transportation. This has been on for years. Coal is about 50 per cent of that. This year, we have seen the core sector growth. For the last two years, it has not been as good as it should have been. As a result of which, we have been seeing a decline in the quantity and more importantly, the coal, which is 50 per cent of the basket of freight. The Government of India changed the rules and the Prime Minister did it in the national interest that the nearest coal power plant should get coal which has resulted in this lead. The amount of distance the railway has to carry the coal has declined. As a result of which our revenues got affected. But it is in the national interest. Therefore, we are trying to make changes.

I will give you a little bit international comparison. In the last two quarters, in case of China, the freight market in terms of tonnage has declined in 2014 by 3.87 per cent and by 11.94 per cent in 2015. The freight market dropped to almost 7.8 per cent in US. So, all over the world, this has been the phenomenon but despite that, I am very happy to say that we have been able to do significant reforms in freight, including long-term contract, reducing or giving discount and we are trying to get it. As a result of which we have successfully reversed the trend and from January to March, our freight loading has improved considerably. In fact, we are ready to handle 1.2 billion tonnes of cargo and we hope that this year our target will be better. I would be very happy again to table many initiatives which have been taken in freight sectors before the House so that they can know it in a very holistic way. These freight changes, I am very sure, will result into significant improvement in the next few years.

In fact, in March, we hope to handle 102 million tonnes. 102 million tonnes in a month means 1200 million tonnes in a year which was our capacity. You can see that we can reach the capacity provided freight is available in the market.

So, we are working on many of the things and for that so many initiatives have been taken. As I said, I just place them before the House.

Sir, in regard to passenger traffic, from 2012-13, we have been witnessing a negative growth rate. We reversed the trend for the first time and now we are getting a little positive impact and to increase it we have again taken a number of initiatives, including starting new train products, integrated app for all services, wi-fi, SMS based clean coach service, social media for addressing people's problem, new catering policy, capacity for e-ticketing increased from 2,000 tickets per minute to 15,000 tickets per minute. This has been improved by way of doing this.

We are also working on different strategies. On all of this, again I am not trying to take the time. I am saying that with digital ticketing, our Prime Minister's great mission, now more than 60 per cent of reserved ticketing is done from digital ticketing. This is a record. The common people of India are doing it. So, we should be really proud of this.

Sir, it is also important how we make sure that the Railways' profitability improves. So, we have taken a number of measures. Again, I am going to put it before the House but I will just tell you in short. One is to reduce the expenditure. I had announced in this House at the time of Budget that we would reduce the energy bill of the Railways by about Rs.3,000 to Rs.4,000 crore. We have not only succeeded in it but now we have prepared a plan of reducing the energy bill by almost Rs.41,000 crore in the next 10 years for which a concrete action plan has been prepared, which includes changing the energy mix, going to 1,000 MW solar, wind energy, waste to energy, placing all LED lights, improving the energy efficiency of traction power as well as non-traction power, and bringing in energy audit. As a result of which, we will be able to significantly save the cost of this.

On the other hand, we have started a new Directorate called Non-Fare Revenue Directorate. I am happy to say that vinyl wrapping of trains has started. Train branding will start. Advertising inside station terminals and platforms, monetising the entire railway zone, including residential and office spaces, rail radio, launching of entertainment in trains and stations, website app monetisation, monetising through passenger services, monetising garbage disposal, data monetisation, exports, station re-development, commercial exploitation of land, product displays, product launches and monetisation through app--all of these are at various stages of implementation.

I am very happy to say that for the first time in the Railways' history, we have been able to increase the non-fare revenue significantly and I am very confident that this will significantly contribute to the increase in the rail revenue which would mean that on the one hand we will reduce the cost and on the other hand, we will increase the revenue from non-fare revenue in addition getting revenue from our normal sources. Sustainability on energy saving is one of the big parts of our strategy, and, therefore, we are working on it.

Our Prime Minister always believes in transparency and a hallmark of our railway operation has been bringing in a complete transparency. We have started 100 per cent e-procurement. We have started on key result area for the General Manager so that we know exactly what they are doing. They will have to account for it. Also, they are going in for the entire re-tendering of most of the things. Accounting reforms have been initiated for the first time. I would say it is a landmark reform and some of the Members, who are interested, should go through it. It has already been launched by the Railways, and, therefore, again I am placing it before the House so that anybody who is interested can go through it.

Station re-development is a major programme in which we are trying to work on raising not only the non-fare revenue but also offer a better customer experience. I am very happy to say that for the first time Habibganj was successfully awarded as a PPP which will involve investment of Rs.400 crore. Award of Gandhinagar is another milestone, for which the foundation stone was laid by the hon. Prime Minister on 9th of January 2017. Bidding for Surat, Anand Vihar and Bijwasan stations are in final stage. Another radical step is to offer 23 stations on almost 140 acres encumbrance free land which is already available for bidding. Again, I am again putting this entire process before the House. It is the largest transit-oriented development programme with an investment of Rs.1 lakh crore. Sir, with your permission I am placing this also before the House for them to know.

Sir, safety has been one of the major issues and that is why I have mentioned it as one of our priority areas. We are already working on a strategy for that. We have created a safety fund of Rs.1 lakh crore. But just to put it in the perspective, the safety record can be measured by accidents per million train kilometres, which is the most scientific and the perfect way of measuring it and that is how internationally it is measured. I am happy to say that it has come down from 0.23 in 2006-07 to 0.11 in 2014-15 and further 0.10 in 2015-16.

However, we had some very unfortunate mishaps. The cause of these accidents and the people responsible for them are under investigation under the National Investigating Agency. I can assure the House, and I think the House should be united on this issue, that whoever plays with the lives of the innocent passengers should not go unpunished and therefore, we will take sternest possible action against them. But to do that we are working on technology, vigilance, control devices, simulator based training for loco-pilots, train protection warning system, train collision avoiding system and track renewal.

Sir, I am very happy to say that track renewal has taken by this Government on priority. In 2014-15, we set a target of track renewal of 2200 kms whereas we have completed 2424 kms of track renewal work. Last year, we again exceeded our set target. We have provided an amount of about Rs.10,000 crore for track renewal in 2017-18, which means that track renewal backlog will get minimised.

Sir, I am very happy to say that there are 40,000 plus rolling stocks which need complete overhaul. We have decided to stop manufacturing conventional screw coupling ICF coaches and will make sure that this will have a CBC coupling and anti-climbing features. All of this will mean that in the next few years' time, we will be able to provide a safe travel to people for which we intend to have foreign collaboration with many countries. We have also created a huge amount of Rs.1 lakh crore for this purpose.

Sir, again I am very happy to say that this particular safety fund will not only increase the safety but also improve the overall performance. Mr. Muniyappa, my good friend and the former Railway Minister made a very important point as to why we are not working on existing tracks. That is a very important point. But the problem today is that the same track is being used for passenger as well as freight traffic. So, unless we segregate it, as it happens in most of the countries, we will not be able to increase the speed of our trains. So, it has to be a comprehensive package and that is why we are working on it. I am very happy to say that this will happen in the course of next few years.

Sir, speed is an important thing and therefore we created a new mobility directorate for Mission Raftar, which is already functioning. As I said, Rs.20,000 crore have been allocated in this Budget to increase the speed of Delhi-Howrah and Delhi-Mumbai trains from 160 km per hour to 200 km per hour. I would like to inform the House that the work, the single composite work involving all activities of the entire route, has already been stated. ...(*Interruptions*)

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Trains are late by four hours every day. What has been done to increase punctuality of trains?

SHRI SURESH PRABHU: That is the reason why we are working on all this. This is a historical problem and we must address this in a proper manner.

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Minister, you have said that you are going to place these documents on the Table of the House. I would say that this is not necessary because this is a departmental matter. You can circulate it to the hon. Members. It is not necessary to place all the documents on the Table.

...(*Interruptions*)

SHRI SURESH PRABHU: Sir, every State is interested to get more and more resources. So, I am very happy to state it and I will read it very quickly. This year the State of Andhra Pradesh has got 284 per cent more than the previous year. Bihar has got an increase of 226 per cent. Chhattisgarh has an improvement of 1080 per cent. Delhi, though a small State, has still got 364 per cent. Gujarat has got 578 per cent; Haryana 296 per cent; West Bengal, one of the very important States, had received a fund of Rs.1604 crore in 2013-14; in 2014-15 we increased it to Rs.2907 crore, in 2015-16 it got Rs.3615 crore and in 2017-18 it has got Rs.6336 crore.

So, you must appreciate that West Bengal is an important State for us. Therefore, we are trying to invest so much of money into West Bengal. Same is the case with Odisha. It has been given Rs. 5,102 crore this year.

In addition to this, we are working on joint ventures with the States which means that all the States which are willing to join hands with us, may do so. ...(*Interruptions*)

यह सब के बारे में है। मैंने कहा कि इस साल छतीसगढ़ में 3636 करोड़ रूपये है। केरल के लिए 1206 करोड़ रूपये है जो पहले 881 करोड़ रूपये ही हुआ करता था, इसमें इतनी बढ़ोतरी हुई है। इसके साथ महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, असम और नॉर्थ–ईस्ट के बजट में भी बढ़ोतरी हुई है।

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Minister, you need not give details about all the States because it will take a long time.

SHRI SURESH PRABHU: From the earlier allocation of Rs. 2,126 crore, it has gone up to Rs. 5,586 crore. So, all the States have got more money, including the joint ventures.

Sir, we are using technology in a significant way. We are going ahead with rolling stock modernisation, growth and modernisation of traction technology, electrification etc. All this will result into making Railways modern, efficient and better. ...(*Interruptions*)

Sir, since there has been such a long debate, let me just answer it.

In addition to this, I am very happy to say that there are so many workers, 1.3 million people, who work so hard. So, I put on record a sincere appreciation of their contribution. For that, we have created a new HR policy which will ensure that not only the services of each one of them are recognised but also rewarded and properly taken on board.

We are working on two new dedicated freight corridors which involve 3,227 kilometres long East-West Corridor connecting Kolkata to Mumbai, 2,328 kilometres North-South Corridor, linking Delhi to Chennai and 1,114 kilometres long East Coast Corridor from Kharagpur to Vijayawada. Now, you can imagine that West Bengal is getting two of them. A Committee of Executive Directors is working on it. This is at the planning stage, but it will really happen in the course of next year.

Sir, we are very happy that we now have an integrated approach towards transport sector. It had never happened.

Under the Constitution, there is no provision for a separate Rail Budget, but we were doing it away for historical reasons. Railways will be able to save substantially on account of non-payment of dividend. In fact, the Chairman of the Railway Convention Committee also contributed to it. In future, we will not have to pay dividend. The delegation of financial powers related to project appraisals of the Railways will continue to be exercised by the Railways. That means the functional autonomy of the Railways is fully maintained and there is no dilution of that. Therefore, the Railways will benefit not only from reduction of dividend but also in terms of continuing with several of our projects.

Sir, a total of 59 projects worth Rs. 30,223 crore have been completed. I am very happy to say that in the last three years, 2,093 kilometres of gauge conversion work has been done. In next five years, the metre gauge lines will be completely eliminated.

We are also happy to say that a record number – since I do not want to take time, I am not mentioning the number – of bio-toilets have been commissioned. Earlier, we were planning to do it by 2022. Now, we have advanced it to 2019 because our Prime Minister said that we should try to complete it by 2nd October, 2019. Therefore, this again will be a great contribution.

Sir, I am very happy to say that all the Members' desires, aspirations and requirements can be met only when we are able to work on a very proper and holistic strategy. We will be able to achieve the targets only when we have got a clear vision. We have got an absolute ability to do it. All of that is happening in a manner that will make sure that whatever problems we inherited in the Railways, we will not be passing them on to the next generation. We will make sure to prepare a Railway which will be world-class, which will cater to the demands of the people, which will be technologically advanced, which will be efficient and safe and which will provide all the amenities that the customer need. Therefore, we will have to do it.

17.39 hours (Hon. Speaker *in the Chair*)

I thank all the Members for their contribution. I hope, the Demands for Grants of the Railways will be considered.

HON. SPEAKER: I shall now put Cut Motion Nos. 1 to 36 moved by Shri Jai Prakash Narayan Yadav to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

HON. SPEAKER: I shall now put Cut Motion Nos. 76 to 95 moved by Shri N.K. Premachandran to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

माननीय अध्यक्ष : क्या दे रहे हैं? बोलते नहीं हैं, भाषण नहीं होता है।

â€¦(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : भाषण नहीं करेंगे, हम कटौती प्रस्ताव के लिए .....(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I shall now put Cut Motions 96 to 119 moved by Shri Bhartruhari Mahtab to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

...(*Interruptions*)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : मेरा आग्रह है कि मत विभाजन किया जाए। ...(व्यवधान) यह हमारा अधिकार है। ...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I shall now put the Demand for Grant relating to the Ministry of Railways to the vote of the House.

The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the third column of the Order Paper be granted to the President, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2018, in respect of the head of demand entered in the second column thereof against Demand No. 80 relating to the Ministry of Railways."

Demands for Grants for 2017-18 in respect of Ministry of Railways voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demands for Grants voted by the House	
1	2	3	
		Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)
80	Ministry of Railways	236461,18,00,000	194303,45,00,0000

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The Demand for Grant relating to the Ministry of Railways is passed.